



Dai Porti:

Trieste:

"...Missione cinese nel porto di Trieste..." (Avvisatore Marittimo)

Genova:

"...Professionali portuali, partono i corsi..." (Avvisatore Marittimo)

"...Mattioli alla presidenza di Confitarma..." (Informatore Navale, The Medi Telegraph, Ferpress, Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...Traffici in flessione di oltre il 3%..." (Avvisatore Marittimo)

Livorno:

"...Stretti tra burocrazia e politica..." (Il Tirreno)

"...Bilancio Cpl approvato..." (La Gazzetta Marittima)

"...Cura del ferro..." (La Gazzetta Marittima)

"...Provinciali: un accordo che non c'è?..." (La Gazzetta Marittima)

"...Le 5 multinazionali scelgono Livorno..." (Il Tirreno)

"...Fuoco amico sul governo..." (Il Tirreno)

"...Pretendo i lavori al porto nel 2018..." (Il Tirreno)

"...Nuovo sistema controllo veicoli varchi..." (Informazioni Marittime, Avvisatore Marittimo)

"...Tirrenica e Darsena Europa in stallo..." (Corriere Fiorentino, Il Telegrafo)

Civitavecchia:

"...La fregata Margottini visitabile al porto..." (Civonline)

Napoli:

"...17 Luglio convegno Alis con Delrio, De Luca, Lupi, Grimaldi..." (AGENPARL)

"...In crescita i traffici portuali a Napoli e Salerno..." (Informatore Navale)

Brindisi:

"...Yacht di lusso nel porto di Brindisi..." (Brindisi Report)

Taranto:

"...Pronti altri 600 metri di banchina in porto..." (Avvisatore Marittimo)

Messina:

"...Un passaggio a vuoto sul Prg del porto..." (Gazzetta del Sud)

Catania:

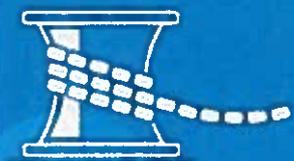
"...Una strategia comune..." (Milano Finanza)

Augusta:

"...Revocare trasferimento autorità..." (Quotidiano di Sicilia, Giornale di Sicilia)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 12/7/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

L'Opinione

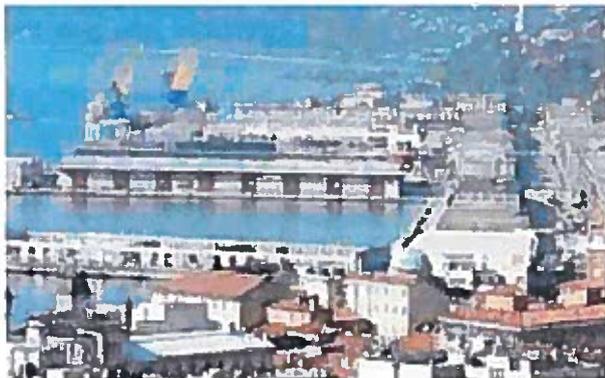
PECHINO È INTERESSATA A INVESTIRE NEGLI SCALI ITALIANI

Missione cinese nel porto di Trieste

Tra i delegati presenti anche alcuni rappresentanti della compagnia Cosco

TRIESTE. La Cina è interessata a investire sui porti italiani. La prova arriva dalla visita di una delegazione del ministero dei Trasporti cinese a Trieste questa settimana in occasione del quattordicesimo Implementation Meeting of Eu-China Maritime Agreement, organismo multilaterale nato nel 2002 e attivo dal 2008 con lo scopo di migliorare le condizioni del trasporto marittimo intercontinentale. Tra i delegati vi sono anche rappresentanti di Cosco, che nel 2016 ha acquisito la maggioranza del capitale del porto del Pireo. Lo riferiscono all'agenzia di stampa Agi fonti diplomatiche.

La partecipazione al summit potrebbe essere un'occasione per effettuare un sopralluogo al porto di Trieste. Si conferma dunque l'impe-



Il porto di Trieste

gno della Cina a valutare un investimento sui porti italiani, come emerso nel corso della recente partecipazione del presidente del Consiglio Paolo Gentiloni al Forum internazionale di Pechino sulla Via della Seta (14-15 maggio), il progetto infrastrutturale lanciato dal

presidente Xi Jinping nel 2013 per integrare l'Asia e l'Europa via terra e via mare. La Cina ha manifestato «esplicitamente» l'interesse a investire sui porti di Trieste e Genova e l'Italia non è in competizione con il Pireo, aveva dichiarato Paolo Gentiloni al termine della visita

in Cina, insieme ad altri ventotto tra primi ministri e capi di Stato invitati al forum cinese. «Non abbiamo alcuna intenzione, non solo per amicizia verso la Grecia, ma anche per chiarezza nei confronti verso la Cina, di mettere in competizione o in alternativa i porti dell'alto Adriatico con il Pireo». Il premier italiano Gentiloni aveva poi parlato dell'interesse italiano rispetto ai porti del Pireo «essendo il principale operatore ferroviario greco di proprietà di Trenitalia».

La nuova Via della Seta "Belt and Road Initiative" (Bri), la nuova Via della Seta, è il progetto lanciato dal presidente Xi Jinping nel 2013 per integrare l'Asia e l'Europa via terra e via mare, toccando anche l'Africa.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

ORGANIZZATI A GENOVA

Professioni portuali, partono i corsi

Botta (Spediporto): «La formazione deve saper anticipare i cambiamenti in alto»

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Nel 2016 l'iniziativa For.Mare, dedicata alla formazione di figure professionali legate all'attività portuale, ha diplomato 30 giovani. Di questi, l'80 per cento ha già trovato un'occupazione più o meno stabile. Oggi i promotori (capofila Asfor-Associazione formazione Ravasco, partner Assagenti, Spediporto, Forma Mentis e i terminal portuali Sech e Vte) rilanciano con un progetto formativo simile, denominato Smart Logistic, rivolto a 52 allievi, disoccupati in cerca di prima occupazione, e con l'obiettivo di ripetere la buona resa in termini occupazionali.

I corsi saranno quattro e formeranno altrettante figure professionali. La prima sarà quella di logistic manager, per essere impiegati sia nelle case di spedizione sia nelle agenzie marittime. La seconda figura è addetto alla gestione amministrativa delle merci. Gli altri due corsi hanno come sbocco le aziende terminalistiche: uno è per yard, ship, rail planner e uno per operatore informatico di terminal. «In un momento in cui i terminal portuali - ha



Un portuale al lavoro nello scalo di Genova

detto Simona Franceschini di Forma Mentis - stanno investendo per adeguarsi ai cambiamenti di mercato, la richiesta di figure professionali formate su specifiche del settore rappresenta una vera e propria necessità». A Genova, Sech e Vte sono i principali terminal per i container. Il terminal Sech è stato recentemente acquistato da due

fondi d'investimento. Oggi occupa 242 persone e in futuro ampliarà le proprie aree con il riempimento di calata Bettolo. Nel 2016 ha movimentato 294 mila teu (-23 per cento sul 2015), ma per il 2017 il responsabile commerciale del terminal, Marco Ghia, prevede una crescita fino a 320-350 mila teu. Il terminal Vte si è dotato nel 2016

di otto nuove gru di banchina per grandi portacontainer. Attualmente non prevede assunzioni. Per il picco di attività estivo, però, farà un maggiore ricorso al lavoro temporaneo della Compagnia unica, che a sua volta sopperirà alle richieste rafforzando la propria collaborazione con l'agenzia Intempo.

«La formazione - ha detto Giampaolo Botta di Spediporto - deve anticipare i cambiamenti. Negli ultimi anni lo shipping ha avuto mutamenti sostanziali. I sistemi informatici sono sempre più necessari». Per organizzare corsi sempre più mirati «abbiamo avviato - ha annunciato Stefano Morando, di Asfor - un'analisi dei fabbisogni formativi nel porto di Genova. Faremo una foto esatta delle necessità del cluster portuale, con la collaborazione delle associazioni di categoria».

Per iscriversi ai corsi di Smart Logistic si può presentare la richiesta di iscrizione sui siti di Asfor e Forma Mentis. E' prevista una quota rosa del 40 per cento, compatibilmente con i risultati delle selezioni, che secondo gli organizzatori saranno severe.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Informatore Navale

Alla presidenza di Confitarma il Consiglio designa Mario Mattioli

Roma, 11 luglio 2017 – Questa mattina a Roma, presieduto da Emanuele Grimaldi, si è riunito il nuovo Consiglio eletto dall'Assemblea della Confederazione il 20 giugno scorso.

A seguito delle dimissioni di due Consiglieri, sono entrati a far parte del Consiglio Antonio Morfini e Bruno Musso.

L'attuale presidente dei Giovani Armatori, Andrea Garolla di Bard, risultato primo dei non eletti, verrà cooptato dal Consiglio dopo l'elezione del nuovo presidente dei GGA.

Si è quindi aperta una lunga discussione sull'attuale difficile situazione che si è venuta a creare nell'ambito dell'Associazione, soprattutto a seguito delle dimissioni di importanti gruppi armatoriali. Nonostante siano state espresse posizioni diverse, unanimemente è stata sottolineata la priorità di unità dell'associazione, quale fattore indispensabile per la sua forza e autorevolezza, e la volontà di proseguire nell'azione di recupero dei soci dimissionari.

Successivamente, la Commissione di Designazione ha svolto la Relazione sui risultati delle consultazioni, terminate il 23 giugno, da cui è emerso che il candidato ad aver ottenuto la maggioranza delle preferenze è il Consigliere Mario Mattioli.

Dopo l'illustrazione del programma del candidato Presidente, i Consiglieri hanno proceduto alla votazione a scrutinio segreto del nominativo da proporre all'Assemblea.

Mario Mattioli ha ottenuto un'ampissima maggioranza, pari a circa l'85% dei voti.

Infine, il Consiglio ha deliberato di convocare a fine settembre l'Assemblea che dovrà procedere all'elezione del Presidente.

Mattioli verso la presidenza: ampia maggioranza in Consiglio

Roma - Come anticipato dal Secolo XIX/TheMediTelegraph, al nuovo presidente va l'85% delle preferenze. Battibecco tra Rosina e Grimaldi.

Roma - Il nuovo Consiglio di Confitarma ha eletto oggi Mario Mattioli alla presidenza dell'associazione. Il nuovo presidente ha ottenuto l'85% dei consensi, vantando così un'ampia maggioranza. Toccherà poi all'Assemblea ratificare l'elezione di Mattioli: la data scelta dal Consiglio è fine settembre.

A quanto risulta al Secolo XIX/TheMediTelegraph la riunione di oggi sarebbe stata animata da un'accesa discussione tra Ezio Rosina e Manuel Grimaldi. Il numero uno di Premuda avrebbe chiesto al presidente uscente di Confitarma di rinviare la votazione del Consiglio per cercare una soluzione diversa che consentisse ai fuoriusciti di rientrare. Grimaldi avrebbe però respinto con forza l'ipotesi avanzata da Rosina.

Intanto al posto dei dimissionari sono entrati a far parte del Consiglio **Antonio Morfini e Bruno Musso**. L'attuale presidente dei Giovani Armatori, Andrea Garolla di Bard, risultato primo dei non eletti, «verrà cooptato dal Consiglio dopo l'elezione del nuovo presidente dei GGA».

«Si è quindi aperta una lunga discussione sull'attuale difficile situazione che si è venuta a creare nell'ambito dell'Associazione, soprattutto a seguito delle dimissioni di importanti gruppi armatoriali. Nonostante siano state espresse posizioni diverse, unanimemente è stata sottolineata la priorità di unità dell'associazione, quale fattore indispensabile per la sua forza e autorevolezza, e la volontà di proseguire nell'azione di recupero dei soci dimissionari» rende noto l'associazione con una nota.

Ferpress

Confitarma: Consiglio designa Mario Mattioli alla presidenza con l'85 per cento dei voti

Roma, 11 LUG – L'11 luglio a Roma, presieduto da Emanuele Grimaldi, si è riunito il nuovo Consiglio eletto dall'Assemblea della Confederazione il 20 giugno scorso.

A seguito delle dimissioni di due Consiglieri, sono entrati a far parte del Consiglio Antonio Morfini e Bruno Musso.

L'attuale presidente dei Giovani Armatori, Andrea Garolla di Bard, risultato primo dei non eletti, verrà cooptato dal Consiglio dopo l'elezione del nuovo presidente dei GGA.

Si è quindi aperta una lunga discussione sull'attuale difficile situazione che si è venuta a creare nell'ambito dell'Associazione, soprattutto a seguito delle dimissioni di importanti gruppi armatoriali. Nonostante siano state espresse posizioni diverse, unanimemente è stata sottolineata la priorità di unità dell'associazione, quale fattore indispensabile per la sua forza e autorevolezza, e la volontà di proseguire nell'azione di recupero dei soci dimissionari. Successivamente, la Commissione di Designazione ha svolto la Relazione sui risultati delle consultazioni, terminate il 23 giugno, da cui è emerso che il candidato ad aver ottenuto la maggioranza delle preferenze è il Consigliere Mario Mattioli.

Dopo l'illustrazione del programma del candidato Presidente, i Consiglieri hanno proceduto alla votazione a scrutinio segreto del nominativo da proporre all'Assemblea.

Mario Mattioli ha ottenuto un'ampissima maggioranza, pari a circa l'85% dei voti.

Infine, il Consiglio ha deliberato di convocare a fine settembre l'Assemblea che dovrà procedere all'elezione del Presidente.

Confitarma incorona Mattioli

Via libera con ampia maggioranza dal consiglio: scontro tra Rosina e Grimaldi

GENOVA. Dicono che a scatenare l'ira di Manuel Grimaldi sia stato un passaggio del discorso di Ezio Rosina che sosteneva come, e la storia lo conferma, anche dai passaggi inizialmente democratici si possa arrivare all'assolutismo.

È in questo momento della riunione di ieri del consiglio di Confitarma che la discussione si è accesa e come racconta qualcuno dei presenti, è andata persino oltre il consentito. Il diverbio è il simbolo di una tensione che ha pervaso tutta la riunione e non solo per la tempesta che l'associazione ha affrontato in queste settimane. Ieri comunque la linea dura di Grimaldi («Va avanti come un panzer» racconta uno dei presenti) ha vinto: Mario Mattioli è uscito dal parlamentino degli armatori forte del 85% dei consensi. Questo gli consente di arrivare all'Assemblea praticamente certo dell'incoronazione a presidente di Confitarma. È la percentuale che ieri il Secolo XIX/ TheMeditelgraph aveva pronosticato: questa volta il pallottoliere ha funzionato e dall'urna non sono uscite sorprese. Cinque schede contrarie, ma il dissenso è stato arginato a quella (minima)

forma di protesta. Invece la discussione tra Rosina e Grimaldi ha riacceso gli animi: la proposta del numero uno di Premuda poggiava sulla richiesta di sospendere della votazione a dopo l'estate. La tesi, sostenuta anche da Nicola Coccia, era prendere tempo per studiare meglio una strategia di unità e magari far rientrare alcuni dei dimissionari. Il tentativo però è stato respinto.

La squadra di Mattioli il quasi presidente ha incassato un'ampia maggioranza e ora avrà tempo sino a fine settembre (l'assemblea che lo incoronerà definitivamente è convocata il 26) per formare una squadra. Ieri ha già ribadito che la priorità è ricucire lo strappo anche se ha ammesso che sarà dura riuscire a ottenere il risultato. Già nel primo pomeriggio però erano partite telefonate e lettere anche in direzione Genova (Messina in particolare) per trovare almeno uno spazio di discussione.

La partita è però molto difficile, anzi «è una mission impossibile» spiegano le "colombe".

Mattioli ha però bisogno di una squadra forte: Rosina non sarà il vicepresidente. La commissione finanza è la più ambita: in pole position, dicono, c'è Beniamino Maltese, che in Costa Crociere ricopre il ruolo di cfo anche se Grimaldi ha avuto parole di elogio per Fabrizio Vet tosi che aveva definito «un fatto gravissimo» la richiesta da parte di Pillarstone, di istanza di fallimento per Rbd.

Banche, fondi e armatori. Sul fronte finanziario la tensione è massima. Ieri gli armatori hanno partorito anche l'idea di una richiesta all'Abi (l'associazione bancaria italiana) di protezione nei confronti dei

-segue

fondi. Intanto Pillarstone interviene sulla vicenda Rbd: «L'istanza di fallimento - spiega il fondo al Secolo XIX/TheMediTelegraph - ha una natura tecnico legale in ragione di una conclamata situazione di insolvenza a fronte di un indebitamento di oltre un miliardo di euro e a seguito di due infruttuosi tentativi di concordato».

Il fondo americano non ci sta a fare la parte dello squalo: «Siamo una piattaforma di investimento il cui obiettivo è la salvaguardia e valorizzazione dei complessi industriali». Pillarstone spiega di voler «conservare in Italia gli asset e le competenze gestionali, anche in un settore quale lo shipping i cui attuali trend di mercato evidenziano invece la tendenza alla dismissione delle flotte a vantaggio di operatori esteri».

SIMONE GALLOTTI

Dati 2017

RAVENNA, TRAFFICI IN FLESSIONE DI OLTRE IL 3%

RAVENNA. Nei primi cinque mesi dell'anno il porto di Ravenna ha movimentato 2,16 milioni di tonnellate, con una flessione del 3,2% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Flessione per tutte le tipologie di carico: carichi secchi sono diminuiti del 5,3% a 1,42 milioni di tonnellate, le rinfuse liquide dell'11,4% a 357mila tonnellate, le merci containerizzate del 3,4% a 242 mila tonnellate e i carichi ro-ro del 10,4% a 144mila teu. La movimentazione container è stata di 93.475 teu (-3,9%).

J'ACCUSE DI CONFINDUSTRIA

Stretti tra burocrazia e una politica che non decide

Il direttore degli industriali di Livorno e Massa all'attacco:
«Zero risultati e totale assenza di dialogo istituzionale»

di ILENIA REALI

L'economia di Livorno, ma anche quella di Massa Carrara, rischia di frantumarsi, come incrinata e poi schiacciata. Stretta tra una burocrazia fatta di continui rinvii e proroghe, abitudine non solo toscana, e l'assenza - questa invece caratteristica di gran moda a livello locale - di dialogo istituzionale. Prende a prestito la morsa delle chele del favollo, crostaceo presente anche sulla costa livornese il direttore di Confindustria Livorno e Massa Carrara Umberto Paoletti per dare l'immagine di un qualcosa che è sul punto di spezzarsi e per lanciare l'allarme sulla pericolosa china che ha preso l'economia locale tratteggiata, sempre più spesso, con dati e numeri da profondo sud. Un capitolombolo non esente - direttore dixit - da responsabilità politiche. Del passato e di oggi. Livorno e Massa, aree di crisi e fanalino di coda dell'economia toscana. Come direttore locale di Confindustria non c'è da andarne fieri.

«I due territori hanno da sempre avuto un alto tasso di industrializzazione e quindi la crisi qui ha impattato con più forza che altrove. La storia economica industriale di Livorno, di Piombino, e in parte di Massa, si contraddistingue per la presenza di un'industria di base, che quasi andava avanti da sé. Senza necessità di pensare ai livelli produttivi. A questo problema strutturale va sommata una disattenzione e una lunga indolenza della politica in genere. Ciò ha prodotto una noncuranza per i processi di modificazione del tessuto industriale. Con la mentalità garantista degli anni Sessanta, si è sempre lasciato che

le cose andassero avanti da sé, a prescindere».

Quello che racconta non è solo una caratteristica di questa zona della Toscana. Eppure qui c'è una percezione di estrema lentezza, di una ripresa che ancora

lontana.

«Scherzando si potrebbe dire che i motivi sono climatici e che questo induce ad avere una frequentazione del mare atipica a danno degli investimenti e del lavoro. Invece le cause sono da ricercare in un'antropologia di parenza che vedeva più garantismo e meno produttività. E' un dato storico, non è un'affermazione ideologica o politica. Poi con il passare degli anni si è dato per scontato che il welfare applicato a vari settori dell'economia e della società conducesse a una formazione dove la cultura del lavoro era scarsa. E' altrettanto vero che l'attenzione verso la politica industriale, la cultura di impresa e la formazione scolastica sono sempre state molto modeste. E questo l'abbiamo poi pagato. Dal punto di vista scolastico ci siamo svegliati un po' tardi».

Un'immagine assai pessimista.

«Oggi si parla in modo spinto della necessità dell'industria, abbiamo riscoperto uno dei fondamentali dell'economia - il manifatturiero - e abbiamo abbandonato il mito che il settore dei servizi e del terziario in genere (turismo e soft economy) potevano sopravvivere a prescindere da un secondario forte. La sfida che stiamo giocando con industria 4.0 è la prova concreta della reattività delle nostre industrie: da Nuovo Pignone, General Electric passando per la siderurgia e la metallurgia del sud, la raffineria di Stagno

e la chimica di Rosignano le opportunità sono molte. Sicuramente oggi viviamo un momento di risveglio. Anche il rapporto tra industria e università è cresciuto negli ultimi 3-4 anni».

Insisto. La sensazione è quella di qualcosa che ancora non va.

«Abbiamo vantaggi da un punto di vista competitivo che dobbiamo approfondire e sfruttare meglio. Ci sono scarse competenze da un punto di vista di apparato tecnocratico legate alla situazione che sta vivendo la costa to-

scana in questo momento. La sfida che stiamo giocando con Firenze è quella di ancorare le multinazionali che già ci sono alla Toscana. A Livorno, Firenze e Massa ci sono tutte le più grandi multinazionali con numeri alti e tantissimi occupati. Dobbiamo rendere più organico il rapporto con le piccole e medie imprese. In passato invece c'è stata una dicotomia, se non una vera conflittualità, tra grande e piccolo-medio.

Poi si è capito, in ritardo, che è dall'alleanza forte tra piccoli e grandi che nasce la competitività dei territori. I requisiti ci sono: un know how industriale di tutto rispetto, la presenza di multinazionali e laboratori di ricerca e sviluppo di prima grandezza. Basti pensare al nostro porto e al territorio che ha alle spalle: niente a che vedere con Genova e La Spezia».

La risposta ai bandi sulle aree di crisi è stata piuttosto tiepida da parte del mondo delle imprese.

«A fronte di provvedimenti straordinari abbiamo avuto una traduzione tecnocratica non adeguata: i requisiti mantenuti per l'accesso ai bandi (si parla di imprese dinamiche) non sono quelli che si trovano in aree di crisi complessa. E' mancato far corrispondere alla misura straordinaria di programmazione economica i requisiti per le aziende. Dobbiamo ripensare profondamente, fermi i vincoli delle normative comunitarie, e con una procedura analogica i requisiti di accesso. Se le aziende non ci sono vuol dire che c'è difetto organizzativo. Intanto noi stiamo collaborando con le università: è in essere un'attività di ricerca su fondi alternativi ai finanziamenti tradizionali per sganciarsi dai vincoli burocratici».

Direttore, non sta facendo mistero di una tensione nei rapporti con politici e amministratori?

«I rapporti politici con gli amministratori delle tre città sono sporadici e carenti da un punto di

vista di partnership e alleanza territoriale. Da noi c'è una totale assenza di dialogo anche istituzionale. Abbiamo richiamato come esigenza imprescindibile, un dialogo costruttivo tra i sindaci dei territori a più alta industrializzazione, e ci siamo allargati a un'ipotesi di maggiore dialogo con Pisa, Cascina e Pontedera. Non solo non abbiamo trovato ascolto ma abbiamo riscontrato che ognuno procede indipendentemente dagli altri. L'ideologizzazione dei criteri fondamentali dello sviluppo economico, oggi, è un atteggiamento colpevole».

Cosa manca di fatto?

«Qui c'è un'attenzione esasperata alle questioni della politica, di partito e sull'antagonismo. Sono passati due anni dall'accordo di programma di Livorno, tre da quello di Piombino: se dovessimo scrivere quello che abbiamo realizzato fino a questo momento non potremmo segnare nessuna opera. Passano gli anni tra rinvii, proroghe, indecisioni».

Bilancio Cpl approvato (ma soffrendo)

LIVORNO - La Compagnia portuale Livorno (Cpl) ha approvato in assemblea di bilancio il documento presentato dal presidente Enzo Raugeri e dal direttivo, con qualche momento di tensione legato in particolare alla scarsa partecipazione all'assemblea. La gestione primaria della cooperativa è risultata in linea, secondo quanto ha riferito Raugeri - con il piano industriale che prevede un faticoso ma costante

(segue a pagina 5)

Bilancio Cpl approvato

avviarsi al pareggio. Pesano invece le perdite dovute alle svalutazioni su due partecipate, prima di tutto il Reefer, poi la Cilp.

Come è da tempo noto, il Reefer è stato un bagno di sangue, e continua a pesare. La Cilp ha i suoi costi, secondo quanto riferito in assemblea, per gli investimenti legati ai nuovi magazzini e alle loro attrezzature.

La Cpl oggi ha 310 soci, di cui 192 a libro paga direttamente dalla società e il resto nelle varie partecipate. Il totale degli occupati è vicino al minimo storico, in buona parte per il cambio dei traffici - la containerizzazione e i ro/ro richiedono poca manodopera - e in parte proprio perché il porto sconta ritardi nella soluzione dei suoi assetti.

L'attuale consiglio direttivo presieduto da Enzo Raugeri scadrà a luglio dell'anno prossimo. Manca dunque un anno, che sarà determinante anche per le scelte strategiche del porto: darsena Europa, sviluppo dei traffici ro/ro, dragaggi di settembre, allargamento del canale del Marzocco con lo spostamento dei tubi dell'ENI, sono tutte prospettive che possono incidere anche sugli organici delle forze di lavoro della cooperativa.

Cura del ferro: l'Alto Tirreno punta al "Vespucci"

FIRENZE - Una visione integrata della filiera logistica che partendo da Livorno e Piombino sfrutti il nodo logistico dell'Interporto Vespucci per trasferire le merci via ferrovia direttamente in Europa con un sistema integrato che faccia per-
(segue a pagina 10)

Cura del ferro: l'Alto Tirreno

nosul riequilibrio della intermodalità a favore della rotaia e che consenta ai porti dell'Alto Tirreno di agganciarsi al più presto all'Europa.

È questa la grande prospettiva che la Regione Toscana sta sviluppando - riferisce l'Assessor regionale di sistema del Tirreno settentrionale - per agganciarsi alle reti di interconnessione Ten-T. L'obiettivo finale è fare in modo che i porti di Livorno e Piombino siano pronti, e ben collegati, per quando sarà stato realizzato il sistema di connessione Svizzera-Italia.

Che non si tratti di un sogno ma di una via concretamente percorribile è stato ribadito nel corso di una tavola rotonda organizzata nell'ambito della due giorni promossa dalla Regione Toscana e dedicata al Piano Regionale Integrato delle infrastrutture e della mobilità. Al workshop hanno preso parte, tra gli altri, il presidente dell'Adsp, Stefano Corsini, e l'amministratore delegato e direttore generale di RFI, Maurizio Gentile.

È stato quest'ultimo a parlare di un progetto di visione che guarda all'Europa e che bisogna avere il coraggio di perseguire. "Quello che stiamo facendo in Toscana - ha detto - è cercare di collegare i porti di Livorno, Piombino, La Spezia e Carrara all'Europa e ai corridoi della Rete Ten-T. Tra pochi anni sarà pronto il sistema di connessione Svizzera-Italia. La Toscana può arrivarci non via Pontremolese, non via Terzo Valico, ma attraverso l'Appennino tra Firenze e Bologna, che oggi è collegato al Tirreno attraverso la Firenze-Pisa. Il nostro obiettivo è realizzare un sistema di quattro binari

tra Bologna e Firenze dove le merci possano transitare liberamente". È la tesi che da tempo va sostenendo anche il presidente di Confetra Nereo Maruccì e che ha fatto oggetto anche di recenti interviste al nostro giornale.

"Oggi abbiamo la possibilità di trarre nuovi inediti obiettivi di sviluppo - ha dichiarato a sua volta Corsini - l'Europa è a portata di mano

e i porti dell'Alto Tirreno possono raggiungerla attraverso l'Interporto, il collegamento con la Collesalveti-Vada e la Prato-Bologna, usando quei grandi aspirapolvere che sono i valichi del Gottardo e del Brennero. Assieme alla Regione e a RFI stiamo sviluppando una visione che coinvolge Livorno e Piombino e che vede l'Interporto Vespucci nel ruolo di nodo logistico e retro porto di riferimento per tutto il sistema".

Corsini ha anticipato che è prevista con RFI e Regione Toscana un'azione comune che metta in fila, in ordine di importanza, le priorità di connessione infrastrutturali del sistema portuale dell'Alto Tirreno, in primis il collegamento con la Collesalveti-Vada "che è fondamentale - ha detto ancora - se vogliamo collegare il polo di Gausticce alla Prato-Bologna, e da qui agli interporti del nord Italia".

A detta di Corsini, che ha sottolineato l'importanza dello scavalco tra Gausticce e Livorno (opera che si realizzerà a breve), l'Interporto ha enormi potenzialità e margini di crescita.

"Stiamo studiando la possibilità di favorire il riequilibrio modale tra gomma e ferro per il traffico dei rotabili in arrivo e in partenza dal porto di Livorno. Grazie al collegamento ferroviario tra Livorno e la Collesalveti-Vada, i RO/RO potrebbero transitare dal polo di Gausticce e arrivare direttamente in Europa via ferrovia passando da Padova e Verona".

Fin qui la nota dell'Adsp livornese. Rimane irrisolto il non piccolo problema della "strettoia" ferroviaria tra i terminal containers della Darsena Toscana (e della futura, auspicata Darsena Europa) che non potrà essere risolta se non tombando lo sbocco del canale dei Navicelli in Darsena, previa trasformazione del ponte stradale del Calambrone in apribile, come da vecchio progetto della Provincia di Livorno mai finanziato.

Provinciali: un accordo che non c'è?

LIVORNO - Come scriveva il crepuscolare Guido Gozzano in "Nonna Speranza", c'è anche la realtà, qualche volta coltivata con affetto, delle piccole cose di pessimo gusto. Per carità, non prendiamoci alla lettera: però in questi giorni nei quali l'Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale - Livorno, Piombino, Capraia, Portoferraio, Rio Marina e Cavo - sibrulla nell'attesa del Tar sui ricorsi del sindaco, si parla molto di brutta forzatura della disposizione firmata dal presidente Stefano Corsini per la conferma del segre-

Antonio Fulvi
(segue a pagina 5)

Provinciali: un accordo

tario provinciale dell'Autorità di Livorno. Poche parole, ma molti mugugni, dalle categorie rappresentate in comitato portuale ai singoli operatori. E forse non è nemmeno una piccola cosa, ma sul pessimo gusto concordano quasi tutti.

La frase incriminata è: "Considerato che il comitato portuale del 26 giugno, informato dal presidente delle necessità di procedere alla conferma del segretario generale (omissis) ha preso atto della proposta avanzata ed ha espresso il proprio accordo, sì che il presidente possa procedere a formalizzare contrattualmente il rapporto di lavoro con il dottor Massimo Provinciali".

Commento generale: non è stato espresso alcuno accordo, ma solo è stato preso atto della comunicazione, con interventi peraltro anche perplessi, sia pure nella comprensione dell'esigenza di Corsini di avere un supporto in Provinciali. Lo stesso ammiraglio Vincenzo Di Marco, che del comitato portuale è vicepresidente, sottolinea che non c'è stata alcuna votazione e solo una presa d'atto della volontà del presidente. In Asumar addirittura si è arrivati a voler sbobinare la registrazione della commissione consultiva e di quella del comitato. Alla ricerca dell'Arca Perduta, si potrebbe dire parafrasando Indiana Jones. Alla ricerca della parola "accordo" che non c'è stata. Con

conseguente incrociarsi di critiche e di distinguo.

Che cosa comporta questa messa in mora (ufficiosa) del decreto di Corsini del 27 giugno scorso? Per il momento, solo (o quasi) il diritto al mugugno; come sulle antiche galee genovesi veniva

riconosciuto agli equipaggi senza che però cambiasse niente. Tutto rimane congelato in attesa che il Tar della Toscana si pronuncerà sul doppio ricorso del sindaco Noggerini: contro la sua esclusione dal comitato di gestione dell'AdsP e contro il comitato portuale del 26 per vizio di forma. Della serie: la riforma portuale sembra ormai appannaggio, più che dei ministeri, dei tribunali. Non ci piace affatto. Non ci piace specialmente l'idea che siamo quasi alla vigilia di quel periodo estivo che per tradizione blocca ogni attività, rimandando tutto a settembre ed oltre. Con buona pace dell'esigenza di tempi veloci nell'economia del mare e dei porti. Piccole (e anche meno piccole) cose di pessimo gusto.

Le 5 multinazionali scelgono Livorno

Progetto per spedire i farmaci via mare anziché con l'aereo
La Regione al lavoro, per la piattaforma ipotesi Guasticce

Menarini, Gsk Vaccines, Molteni, Eli Lilly e Kedrion. Il gruppo di multinazionali del settore farmaceutico è pronto a sbarcare con un progetto comune a Livorno. Un hub per spedire all'estero i propri medicinali che oggi vengono inviati nei loro principali mercati del mondo da Roma e da Milano, solo per via aerea. L'esigenza di una piattaforma logistica in Toscana è stata infatti una delle prime richieste che i dirigenti delle realtà internazionali che hanno una sede in Toscana hanno inoltrato alla Regione grazie al tavolo di lavoro che raggruppa trenta aziende del settore e che punta ad agevolare l'espansione nel nostro territorio. Per l'hub altamente specializzato siamo ancora in una fase embrionale ma le premesse e gli elementi di partenza necessari ci sono tutti. «Il gruppo – spiega Ernesto Paolo Tedeschi, responsabile della segreteria del presidente Enrico Rossi – è stato creato per identificare le priorità del settore in modo da agevolare lo sviluppo di una realtà in forte espansione e già presente in modo massiccio in Toscana. Tra le esigenze emerse c'è anche quella di consentire la realizzazione di una piattaforma logistica condivisa. Su questo progetto si è concentra-

INDISCRETO

Massimo Scaccabarozzi, presidente di Farmindustria, è uno dei manager italiani più apprezzati. Sotto la sua guida, l'industria farmaceutica ha raddoppiato gli affari e ora talora la concorrenza tedesca. Questo non gli impedisce di coltivare una passione per la musica. Dopo le interminabili giornate in giacca e cravatta, Scaccabarozzi si fionda in sala prove e indossa i panni del rocker. Ha un gruppo - la Je Band - e suona per beneficenza. Venerdì, in occasione del Premio Bancarella 2017, sarà in piazza della Repubblica a Pontremoli. Il ricavato andrà all'Associazione Lunigianese Disabili.

to l'interesse di cinque tra le principali realtà».

La scelta sull'area in cui realizzare la piattaforma è caduta su Livorno, città in cui ci sono gli eventuali spazi da riqualificare in una zona particolarmente attrattiva per la presenza del porto e del vicino aeroporto di Pisa che può rendere completa la piattaforma sia per le spedizioni via mare sia in aereo.

«A Livorno è considerata particolarmente attrattiva la presenza dell'interporto e quindi di un collegamento con Firenze, zona in cui hanno sede la maggior parte delle

aziende», continua a spiegare l'edeschi che per il momento preferisce non entrare nel dettaglio delle possibili aree individuate. «Siamo in una fase di trattativa con le multinazionali e solamente a fine mese, al più tardi a settembre, avremo qualche certezza in più sugli spazi ritenuti più adeguati. È in programma un incontro a fine mese». «Per quanto ci riguarda – conferma Concetto Vasta, direttore corporate affairs&market access di Eli Lilly – siamo interessati a una piattaforma logistica che consenta le esportazioni in tutto il mondo anche via mare. Oltre il 90% di quello che produciamo nella provincia di Firenze va all'estero. La Toscana è la terza regione in Italia per produzione di farmaci ma l'unica ad oggi che non ha uno spazio logistico».

Un hub per spedire i medicinali nel mondo ma anche un'area di smistamento delle materie prime in arrivo dall'estero. «Si – conferma il dirigente regionale – stiamo valutando anche la possibilità di creare un polo per l'approvvigionamento per le multinazionali. In questo caso stiamo lavorando per un'area nell'empolese, un territorio ritenuto strategico perché tra Pisa, in questo caso arriva tutto per via aerea, e Firenze. Poi c'è il filone legato alla ricerca».

Del resto le condizioni per creare un humus favorevole all'apertura di nuovi laboratori ci sono tutte. A partire da realtà universitarie che rappresentano l'eccellenza fino a ospedali che possono garantire la sperimentazione dei medicinali. «La Regione – aggiunge Vasta – sta lavorando per ridurre i tempi burocratici necessari. Questo è uno dei problemi più seri per il settore in Italia: nei tempi in cui viene dato l'ok qui, in Germania abbiamo terminato la sperimentazione. È chiaro che con tempi certi e più brevi aumenta anche l'interesse per creare spazi destinati alla ricerca».

«L'incremento della ricerca – interviene Tedeschi – è uno dei filoni per favorire lo sviluppo. Stiamo pensando a un potenziamento della parte legata ai vaccini. Si stanno definendo con il Ministero i criteri per ri-locare alcuni impianti, nell'area senese, che altrimenti cadrebbero in disuso. Una pratica questa già utilizzata per altri settori. La creazione di poli che vanno incontro alle imprese portano nella nostra regione investimenti di svariate decine di milioni di euro ma soprattutto servono a farci cogliere opportunità di lavoro e di sviluppo». (Ile. r.)

FUOCO AMICO SUL GOVERNO

Pd toscano contro Delrio Renzi sa e approva

Lo stallo su Tirrenica e darsena di Livorno all'origine dello scontro tutto Dem
O si sbloccano le opere o sarà rivolta. Si pensa a un corteo sotto il ministero

di **Ilaria Bonuccelli**

» FIRENZE

L'attacco è frontale. Pd contro **Graziano Delrio**. Il Pd della Toscana contro il (proprio) ministro delle Infrastrutture. Si bloccano le grandi opere della costa - la Tirrenica, l'autostrada della costa verso Roma; l'espansione del porto di Livorno - e i democratici si rivoltano. Con il consenso del segretarissimo, **Matteo Renzi**.

Impossibile pensare di alzare il livello dello scontro senza l'autorizzazione del capo. Di portare le accuse in Parlamento con un'interrogazione che ha come primo firmatario il segretario toscano del Pd, **Dario Parrini**, vicinissimo a Renzi. Neppure di trasformare i mugugni per i ritardi delle opere in un'interrogazione regionale che ha il potere di ricompattare il Pd con l'ex compagno di partito, il governatore della Toscana **Enrico Rossi**, fondatore di Mdp. Tanto più se l'interrogazione parlamentare e la mozione suonano come un ultimatum per Delrio: 6 mesi massimo per sbloccare le opere, il corridoio della costa fra Cecina e il confine con il Lazio; la darsena Europa che deve consentire l'attracco delle navi container di taglia gigantesca. La tempistica è studiata al dettaglio: il governo deve dire subito se i soldi (i 50 milioni per Livorno) ci sono e li

vuole mantenere; se quelli per la Tirrenica li ha nel caso in cui voglia realizzare il tracciato con l'Anas, rinunciando al tracciato autostradale. Il Pd sa bene che se queste opere non le mette all'incasso prima delle politiche, potrebbero saltare. Soprattutto se perdesse. E a vincere fosse M5s «che è contrario a queste infrastrutture». Perciò arriva l'ultimatum (parola che nessuno pronuncia) "fratricida" a Delrio. Il partito che da sempre governa in Toscana (sotto varie forme e sigle) si rivolta contro il proprio governo centrale. Renzi approva. È informato dal 13 giugno, da quando decise di riunire i circoli locali a Firenze all'indomani della batosta elettorale in Toscana.

I suoi stretti collaboratori gli parlano con chiarezza: la sconfitta è forte; i territori perdono fiducia. E la risposta di chi governa è che non si realizzano le opere promesse. Certo si può dare la colpa al governo centrale, ma il governo centrale è (molto) il Pd. E come spiegare, allora, alla gente che il Pd della Toscana non lo ascolta nessuno a Roma? L'unico modo è provare a farsi ascoltare. Promettere soldi per le grandi opere e poi non farli arrivare o peggio farli vedere e non spenderli può rivelarsi un suicidio politico: a Firenze c'è già la faccenda del nuovo aeroporto mai realizzato. Ora si replica con la Tirrenica - attesa dal 1968 - e

con il porto di Livorno «che sono vicende nazionali, non di portata locale». Infatti nel partito, dietro alla paralisi dei progetti già confezionati e ora congelati, c'è chi vede la mano del trio poco fedele a Renzi: il premier **Paolo Gentiloni**, Delrio e il ministro dello Sviluppo economico, **Carlo Calenda**. Un trio che avrebbe interesse: 1) a tenere ferma la Tirrenica perché sposterebbe dall'Emilia (e dal Nord) trasporto su gomma in termini di turismo e di merci (e quindi punti di Pil); 2) a tenere bloccato il porto di Livorno che rappresenta un concorrente vero per Genova, Trieste e altri bacini. Ora le carte sono scoperte. Perciò **Leonardo Marras**, capogruppo del Pd in Regione e **Vincenzo Ceccarelli**, assessore regionale ai Trasporti, vicino al governatore Rossi chiedono risposte chiare al governo e Delrio sulle opere, «smettendo il gioco dell'oca: un passo avanti e due indietro». I rincerandosi dietro la formuletta della «revisione dei progetti». Per la Tirrenica, infatti, c'era già l'accordo di realizzare l'autostrada da Grosseto sud al confine con il Lazio. Ma nulla vieta - dicono Marras e Ceccarelli - di «realizzare una strada gratuita e a 4 corsie a una condizione: che ci siano i soldi pubblici e Anas ci dia i tempi esatti per completare l'opera, in sicurezza». Anche eliminando i 480 attraversamenti a raso che

insistono sulla zona. Insomma, lo Stato deve mettere sul tavolo i soldi: 1,3 miliardi che finora risultano a carico del concessionario autostradale (Sat). Idem per il porto di Livorno che - fa presente **Stefano Baccelli**, presidente della commissione Ambiente in Regione diventa lo sbocco sul mondo delle imprese toscane, a cominciare dalle cartiere della Lucchesia. Invece, **l'Autorsa portuale** di Livorno (che nell'operazione deve investire 290 milioni di fondi propri) nicchia. Ha già fatto slittare la gara più volte. Ora la scadenza è a fine settembre. Ma si dice che voglia ridimensionare il progetto. Come non si sa. Intanto, però, la Regione ha già stanziato 200 milioni. E da quest'anno paga i 12,5 milioni di ammortamento annuo del mutuo perché i lavori dovevano iniziare nel 2017. Invece non sono stati neppure affidati. Questa è la storia: si paga un mutuo per opere che non ci sono. E se non ci saranno? Si dice che il Pd sia pronto allo scontro. Perfino a una protesta sotto il ministero dei Trasporti. **Antonio Mazzeno**, vicesegretario regionale del Pd si dimetterà da presidente della commissione Costa. Insomma, il Pd è pronto ad ammettere la sconfitta. Tutta interna. Senza prendere in giro la gente fino a fine legislatura.

L'ALLEATO

IL PRESIDENTE APPROVA LA SVOLTA DEGLI EX COMPAGNI

Rossi: pretendo i lavori al porto nel 2018



Enrico Rossi

► FIRENZE

«Pretendo che i lavori alla darsena Europa partano nel 2018». Senza mezzi termini, anche Enrico Rossi, governatore della Toscana lancia un ultimatum al governo. E a Graziano Delrio, ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture.

Parte dalle cifre: i 200 milioni di mutuo contratto per finanziare il potenziamento del porto di Livorno. E dal fatto che questo investimento da

866 milioni - come ricorda anche l'assessore regionale alle Infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli - fa parte di un protocollo che inserisce Livorno in un'area di crisi.

«Sulla Darsena Europa - esordisce Rossi - c'è la necessità di partire con i lavori di collegamento ferroviario e, arrivati a questo punto, pretendo che comincino dal 2018. Noi come Regione abbiamo già stanziato da quest'anno la rata da 12,5 milioni che pagheremo per 20

anni. Inoltre Livorno è una città che ha perso negli ultimi anni 7 mila posti di lavoro».

Sulla Tirrenica, di nuovo in stallo, il governatore attacca: «Ora ci dicono che il progetto non è coerente con quello dell'Anas. Siamo al quarto progetto. Ma come possiamo presentarci di fronte ai cittadini ai quali abbiamo chiesto in questi anni di pagare il pedaggio? Ora non possono dare la colpa alla Regione Toscana per l'ulteriore ritardo».

Informazioni Marittime

A Livorno nuovo sistema controllo veicoli varchi

A settembre, rende noto l'Autorità di Sistema Alto Tirreno, sarà installato presso il porto di Livorno un nuovo sistema di controllo che cambierà notevolmente le modalità di accesso allo scalo labronico. Il Gts3 (Gate Transit Security) controllerà tutti i mezzi e le persone che transiteranno dai varchi Galvani, Valessini, Zara e Darsena Toscana.

Il dispositivo acquisirà direttamente al loro passaggio da ciascun varco il numero di targa anteriore e posteriore, la foto del mezzo, il numero del contenitore, i dati anagrafici e la foto degli operatori. Inoltre, prosegue l'Authority in una nota, "un nuovo sistema di videosorveglianza, attivo h24, permetterà il controllo dei varchi con la contemporanea registrazione, condividendo i dati con la polizia giudiziaria e gli istituti previdenziali per i rispettivi controlli istituzionali: ciò consentirà di verificare in tempo reale nelle banche dati nazionali delle forze dell'ordine la presenza nello scalo livornese di persone o mezzi segnalati".

Proprio utilizzando i dati acquisiti tramite il Gts3, l'AdSP dell'altro Tirreno, in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e con le altre autorità competenti, ha studiato una procedura che permetterà di velocizzare l'uscita della merce dal porto: in questo modo il camionista non dovrà più scendere dal mezzo per l'espletamento delle procedure doganali, ma potrà transitare velocemente in quanto tutti i dati necessari saranno acquisiti per via telematica.

L'Avvisatore Marittimo

NOVITÀ SULLE PROCEDURE DI ACCESSO ALLO SCALO

Livorno, nuovo sistema ai varchi portuali

LIVORNO. Sta per essere installato presso il porto di Livorno un nuovo sistema di controllo che promette di rivoluzionare le modalità di accesso allo scalo.

È il Gts3 (Gate Transit Security), e a partire da settembre controllerà in modo puntuale tutti i mezzi e le persone che transiteranno dai varchi Galvani, Valessini, Zara e Darse-

na Toscana. Come? Acquisendo, direttamente al momento del transito lungo ognuna delle 16 corsie (quattro per ogni varco, due in ingresso, due in uscita), il numero di targa anteriore e posteriore, la foto del mezzo, il numero del contenitore, i dati anagrafici e la foto degli operatori. Non solo, un nuovo sistema di videosorveglianza,

attivo h24, permetterà il controllo dei varchi con la contemporanea registrazione. I dati registrati dal sistema saranno condivisi, tramite collegamenti telematici, con le Autorità di Polizia Giudiziaria e gli Istituti Previdenziali per i rispettivi controlli istituzionali. Questo scambio di dati in tempo reale consentirà di verificare nelle banche

dati nazionali delle Forze dell'Ordine la presenza nel nostro porto di persone o mezzi segnalati. Le novità introdotte dal Gts3 sono molteplici: la prima è quella relativa alla semplificazione delle procedure di rilascio dei permessi di accesso al porto: alcune categorie di utenti potranno infatti stamparsi per conto proprio il permesso.

Tirrenica e Darsena Europa in stallo Attacco Pd al governo: è il gioco dell'oca

Parrini e Marras: mozione in Parlamento e in Consiglio (firmata anche da Rossi), è ora di decidere

Pd — partito e gruppo consiliare in Regione — e governatore Rossi chiedono al governo garanzie e decisioni rapide sulla Tirrenica e sul porto di Livorno. «Siamo preoccupati, sono opere strategiche ferma al palo e servono risposte rapide, dal ministro Graziano Delrio sulla Tirrenica e dall'autorità portuale su Livorno. E non ci accontenteremo di nulla di meno di una strada a quattro corsie per il corridoio tirrenico e della Darsena Europa per il porto».

L'accelerazione delle due grandi opere è stata messa nero su bianco in una mozione sottoscritta dal gruppo e dal presidente della Regione e presentata in conferenza stampa dal capogruppo a Palazzo Panciatichi, Leonardo Marras assieme al segretario regionale dem, Dario Parrini,

che la «tradurrà» anche in interrogazione parlamentare da fare firmare al parlamentari toscani. «Stanno facendo il gioco dell'oca, un passo avanti e due indietro — ha attaccato Leonardo Marras — Il progetto sulla Tirrenica è in fase di revisione, si parla di incertezze anche per la Darsena Europa: non è possibile che nella seconda metà della legislatura si debba assistere a una discussione perenne su questi grandi progetti». Parrini ha sottolineato: «Sono opere di cui si parla da troppo tempo. Da qui l'esigenza di una sollecitazione molto forte all'azione del governo: serve un salto di qualità. Si tratta di una sollecitazione che si inserisce nella verifica di metà mandato che come Pd Toscana faremo, una verifica per la quale ci rapportiamo anche con il presiden-



Sono opere cruciali di cui si parla da troppo tempo, non si può continuare facendo un passo avanti e due indietro: serve un salto di qualità

te Rossi». «Sul porto di Livorno la Regione ha messo oltre 200 milioni e il bando dell'Autorità portuale varato ad inizio 2016 è stato prorogato due volte — ha aggiunto l'assessore regionale alle Infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli, del Pd — Vorremo capire che accade».

E Rossi, esponente di Mdp, ha poi aggiunto: «Sulla Darsena Europa del porto di Livorno pretendo che i lavori partano nel 2018 e che non si diminuisca l'operatività per la quale è stata pensata. Sulla Tirrenica poi è giusto il pressing del Pd, cui lo mi aggiungo. Sembra una maledizione e non posso dare colpa a noi, alla Toscana litigiosa. La Toscana si è fatta carico di tutte le proposte, anche se diverse tra di loro. Ora devono decidere».

Mauro Bonciani

© R. PRODUZIONE RISERVATA



Enrico Rossi

Per la Darsena Europa del porto di Livorno «Prende che i lavori partano nel 2018»

Darsena Europa e Corridoio Tirrenico «Opere in ostaggio, ma i soldi ci sono» Il Pd regionale attacca il Governo per i ritardi nelle infrastrutture

DA UN LATO c'è la questione tecnica, dall'altra quella politica. Così la realizzazione della Tirrenica e di Darsena Europa tengono banco a livello regionale. Ieri, il Pd toscano ha annunciato una mozione in Consiglio regionale, alla quale seguirà un atto parlamentare per chiedere di concretizzare il completamento del Corridoio Tirrenico e l'ampliamento del porto di Livorno. Il nodo è tecnico, perché oggettivamente le due infrastrutture sono da tempo ostaggio di ripensamenti, modifiche e revisioni dei progetti. Ma è anche un segnale politico del Pd toscano nei confronti del Governo nazionale. «Sulla Tirrenica stiamo facendo il gioco dell'oca e c'è ancora troppa incertezza - ha detto il capogruppo regionale del Pd, Leonardo Marras - . Il Def stanza 47 miliardi di investimenti pubblici nei prossimi anni, ma non prevede nulla per il corridoio tirrenico. La revisione progettuale da un lato e l'incertezza giuridica legata alla prosecuzione della concessione di Sst necessitano di un chiarimento: occorre capire se si va avanti così o se si cambia e, nel secondo caso, con quali tempi e modalità».

NON VA meglio per il porto. Negli ultimi giorni è emerso l'avvio di una project review, ovvero di una revisione del progetto, che secondo alcuni potrebbe portare a un allungamento dei tempi o addi-



L'ATTESA Da anni ormai si parla della Darsena Europa per il rilancio del porto di Livorno. Sotto: Dario Parrini

OBIETTIVO
«Questi progetti devono fare un salto di qualità»

ritura metterla a rischio i finanziamenti. «L'opera complessiva costa più di 800 milioni di euro, considerando anche gli interventi collaterali - ha detto il segretario del Pd toscano, Dario Parrini - e la Regione ne ha messi 250, con un milione già attivato. Anche i 50 del Governo sono pronti. Confidiamo che lo siano pure gli oltre 200

milioni del Def che però ha prorogato i bandi. Abbiamo bisogno di tempi sicuri e certezze. Siamo consapevoli che la Toscana ha avuto risorse senza precedenti per le infrastrutture in questi anni, ma queste opere restano fondamentali. Da qui l'esigenza di una mozione Pd in Consiglio regionale e di un atto parlamentare di cui mi farò promotore con gli altri parlamentari toscani».

«INSIEME al presidente della commissione Costa Antonio Marzocco - ha detto Stefano Baccelli,



Prossime azioni

La mozione

Mozione del Pd che impegnerà la Regione ad «attivarsi per il Governo e il Ministero competente per continuare le azioni di impulso già intraprese»

Atto parlamentare

Il passaggio successivo sarà un atto parlamentare su Tirrenica e Darsena di cui si farà promotore l'onorevole Dario Parrini, insieme gli altri parlamentari toscani.

presidente della commissione regionale Infrastrutture - abbiamo invitato il ministro Delno a una nostra seduta per ragionare su questi temi, capire l'avanzamento dei lavori e ribadire la necessità di andare avanti». «Ben venga un'iniziativa congiunta di gruppo e partito insieme all'esecutivo - ha detto l'assessore regionale ai trasporti Vincenzo Ceccorelli - per rivendicare l'accelerazione su queste opere. Il quadro infrastrutturale toscano è positivo e, a maggior ragione, completare Darsena Europa e Corridoio Tirrenico diventa prioritario».

Lisa Giardi

La fregata Margottini visitabile al porto di Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - Da oggi e fino a giovedì, presso il terminal crociere del porto di Ciivtavecchia, è ormeggiata la fregata Carlo Margottini, una delle più tecnologiche unità navali attualmente in servizio nella Marina Militare. La nave, che fa parte del programma Fregate Europee Multi Missione (Fremm) nella versione anti-sommergibile, è stata consegnata alla Marina Militare nel 2014 ed è stata già impiegate, sia in attività addestrative che in missione, al servizio del Paese e della collettività.

La sosta di nave Margottini coincide con la visita a Civitavecchia di tre unità navali della marina cinese. La cittadinanza potrà visitare nave Margottini domani e giovedì dalle 9 alle 12 e dalle 15 alle 18. L'accesso alla zona di ormeggio è consentito a piedi.

Trasporti/ Sud, lunedì 17 luglio a Napoli convegno Alis con Delrio, De Luca, Lupi e Grimaldi

(AGENPARL) – Roma, 10 lug 2017 – La ripresa delle aziende del Mezzogiorno attraverso la sinergia dei trasporti. Questo il grande tema che verrà affrontato durante il convegno organizzato da A.L.I.S. – Associazione Logisticadell’Intermodalità Sostenibile dal titolo ““Il Rilancio del Mezzogiorno attraverso la logistica intermodale sostenibile – L’evoluzione del trasporto e della logistica per il rilancio delle imprese e del Mezzogiorno”. L’evento si svolgerà lunedì 17 luglio alle ore 9 presso il centro congressi della Stazione Marittima di Napoli, Sala Galatea. “Il riscatto del Mezzogiorno è uno degli obiettivi macroeconomici che ALIS si pone sin dalla sua fondazione e che si sta impegnando a portare all’attenzione dei tavoli governativi – ha dichiarato Guido Grimaldi, Presidente dell’Associazione Logistica – Su questo punto l’interesse è sempre molto alto: in ogni convegno nazionale o internazionale i rappresentanti di ALIS hanno posto all’attenzione delle istituzioni il problema della continuità territoriale. Credo fortemente che discuterne in ogni consesso sia produttivo di effetti positivi”. La conferenza avrà come moderatore Bruno Vespa e Guido Grimaldi farà gli onori di casa, mentre concluderà moderando l’ultima sessione il Direttore del quotidiano “Il Mattino” Alessandro Barbano. L’evento è articolato in 3 sessioni. La prima sessione, il cui svolgimento è previsto dalle 10,15 alle 11,45, sarà “L’evoluzione del trasporto e della logistica attraverso la modalità sostenibile” alla quale interverranno nomi autorevoli tra cui Maurizio Lupi, Parlamentare della Camera dei Deputati, oltre a una significativa rappresentanza di imprenditori noti a livello internazionale, quali Alberto Bertone, Presidente di Acqua Sant’Anna, Alberto Nobis, Amministratore Delegato di DHL Express Italia, Pierre Lahutte, Brand President di IVECO e Massimo Zanin, Amministratore Delegato di Feed – Gruppo Veronesi. Alle 12 avrà inizio la seconda sessione intitolata “Rilancio del Mezzogiorno”, che vedrà tra i relatori il Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, il Presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, il Presidente di RINA S.p.a., Ugo Salerno, il Presidente di Adsp Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito e il Vice Presidente International Chamber of Shipping, Emanuele Grimaldi. L’evento si concluderà nel pomeriggio, dalle 15,30 alle 17,30, con il Il Salotto dell’ALIS. Introdurrà la terza sessione Enrico Maria Puja, Direttore Generale MIT, al quale seguiranno, tra gli altri, Zeno D’Agostino, Presidente Assoparti, Pino Musolino, Presidente Adsp Mar Adriatico Settentrionale, Stefano Corsini, Presidente Adsp Mar Tirreno Settentrionale, Ugo Patroni Griffi, Presidente Adsp Mar Adriatico Meridionale, Andrea Annunziata, Presidente Adsp Mar di Sicilia Orientale, Sergio Prete, Presidente Adsp Mar Ionio e Francesco Maria Di Majo, Presidente Adsp Mar Tirreno Centro Settentrionale. “La riduzione del gap esistente tra il Nord e il Sud del paese in termini logistici, economici e infrastrutturali, è una priorità assoluta per l’Associazione – ha precisato il Presidente Guido Grimaldi – Il rilancio del Mezzogiorno favorirà non solo le aziende del Sud Italia ma anche quelle del Nord, che nello sviluppo infrastrutturale potranno realmente ampliare i loro mercati di riferimento attraverso una riduzione del costo logistico”. La garanzia d’efficienza nella circolazione di merci e persone, il riscatto del Mezzogiorno, la riduzione di emissioni di CO2 e l’internazionalizzazione del settore trasporti sono infatti le urgenze che A.L.I.S. ha fatto proprie, definendole come obiettivi macroeconomici a medio e lungo termine

Da gennaio a maggio 2017 in crescita i traffici portuali a Napoli e a Salerno nei primi 5 mesi

Napoli, 11 luglio 2017 – Nei primi cinque mesi del 2017 le principali voci di traffico registrano una significativa crescita nei porti di Napoli e Salerno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. I porti di Napoli e Salerno segnano nel settore del traffico commerciale un risultato estremamente positivo: nel settore del traffico container l'aumento è pari all'11,4% nel porto di Napoli (209.014 contenitori in teu movimentati nei primi cinque mesi del 2017 contro i 187.364 dello stesso periodo del 2016) e dell'8,6% nel porto di Salerno (173.233 nel 2017 contro i 159.426 del 2016 contenitori in teu).

Robusta risulta la crescita nel settore del traffico ro-ro nel porto di Salerno con un aumento, nei primi cinque mesi, del 32,3%, pari a 108.378 unità movimentate contro le 81.898 dello stesso periodo del 2016.

Positivo per lo scalo partenopeo l'andamento dei traffici delle rinfuse liquide con lo 0,94% rispetto ai primi cinque mesi del 2016 corrispondenti a 2.080.534 ton. di rinfuse liquide nel 2017 contro i 2.061.106 del 2016. I prodotti petroliferi sono quelli che segnalano il miglior risultato con un aumento del 6,81% rispetto ai primi cinque mesi del 2016 (490.266 ton. nel 2017 contro 459.020 ton. nel 2016)

Nel traffico passeggeri, infine, i porti di Napoli e Salerno segnano un incremento complessivo del 10,42% nei cinque mesi del 2017. Sia il traffico per le Isole del Golfo sia per le Isole maggiori risulta in crescita, con un volume complessivamente pari a 2.285.921 passeggeri, rispetto ai 2.070.210 nei primi cinque mesi del 2016. Solo nel settore del traffico crocieristico si verifica, a Napoli, il calo di traffico previsto, che tocca un - 27,74 rispetto allo stesso periodo del 2016 (223.060 crocieristi nel 2017 contro 308.677 nel 2016). Il porto di Salerno registra nel traffico crocieristico un aumento del 7,7% nei primi cinque mesi del 2017, con 17.297 crocieristi contro i 16.059 del 2016.

Brindisi Report

Yacht di lusso nel porto di Brindisi, arriva Moonlight II

11 luglio 2017 Asia

BRINDISI – Il porto di Brindisi ospita uno degli yacht di lusso: il Moonlight II, considerato un gioiello della nautica, sarebbe stato noleggiato da una famiglia saudita e da questa mattina è ormeggiato nel seno di Levante. Il panfilo è lungo 85 metri e può ospitare sino a 36 ospiti e a 34 componenti dell'equipaggio, è stato costruito nei cantieri Nerion nel 2005.

Ha lo scafo in acciaio con sovrastrutture in alluminio e può percorrere sono a settemila miglia, vale a dire tutto l'oceano Indiano. Gli interni sono curati da Alpha Marinwe e Lally Poulas. Lo yacht ha una palestra, un centro benessere e un salone di bellezza. Per il noleggio il costo è di 695mila euro alla settimana.

MOLO POLISETTORIALE

Taranto, pronti altri 600 metri di banchina in porto

TARANTO. Il ministro per il Mezzogiorno e la Coesione territoriale, Claudio De Vincenti, inaugurerà il 27 il collaudo degli ulteriori 600 metri di banchina del molo polisetoriale di Taranto dopo i primi 600 collaudati. Nella stessa occasione De Vincenti presiederà in Prefettura una riunione del tavolo del Contratto istituzionale di sviluppo che sarà anche la prima presa di contatto con la nuova amministrazione comunale guidata dal sindaco Rinaldo Melucci. Col nuovo collaudo - l'ammodernamento degli ulteriori 600 metri è finito a giugno - a disposizione degli operatori ci saranno complessivamente 1500 metri di infrastruttura. Tutto l'intervento, per un importo pari a 75 milioni di euro, ha consentito l'adeguamento di 1200 metri di banchina al nuovo fondale (16,50 metri di profondità) «ed alle sollecitazioni derivanti dalle navi di ultima generazione e dalle gru di banchina». I 1200 metri sono stati ammodernati in due tappe: i primi 600 metri completati a luglio 2016 e collaudati di recente, gli ulteriori 600 metri ultimati a giugno e da finire di collaudare. I lavori sono consistiti nell'avanzamento della banchina attraverso una struttura di palificazioni in mare. Con questi lavori, rende noto l'Anm, il portuale di sistema del Mar Ionio, «è stata altresì eseguita una prima fase dei dragaggi nell'area prospiciente la nuova banchina portando una fascia di circa 20 metri alla profondità di 16,50 metri». Ora si tratta di trovare per il polisetoriale uno o più operatori che utilizzino la banchina e ricollochino al lavoro gli oltre 500 che adesso assorbirà la nuova Agenzia per il lavoro portuale.

«In questo senso il presidente dell'Authority, Sergio Prete, incontrando nei giorni scorsi i sindacati, ha dichiarato che per il molo polisetoriale sono giunte alcune manifestazioni di interesse da parte di gruppi propensi a chiedere la concessione e che un punto di situazione sarà fatto a settembre.

Se n' è parlato senza "l' oste"

Un passaggio a vuoto sul Prg del porto

Andrea Italiano milazzo Una seduta sostanzialmente inutile quella sul Prg del porto che ha fatto conoscere ai consiglieri quello che di fatto già sapevano ma ben poco sulle progettualità. E ciò anche perché il commissario dell' **Autorità portuale** De Simone non è stato invitato. L' unico presente era il comandante del porto, Fabio Rottino che però per competenza ha parlato più di sicurezza che di opere da realizzare.

Fatto scontato. Chi si attendeva dunque qualche forte presa di posizione da questa seduta d' Aula è rimasto deluso. Ai presenti è stato illustrato il Piano di massima e poi si è passati ai vari interventi. A prendere la parola i consiglieri Gaetano Nani, Giuseppe Midili che ha annunciato di volersi intestare una battaglia perché si pervenga alla sdemanializzazione delle aree di levante e di ponente, Antonio Foti e Nino Italiano. Tutti interventi lodevoli che sono andati dal Terminal passeggeri al crocierismo, al traffico commerciale, ma che non hanno avuto il contraltare di chi gestisce realmente il porto, ovvero l' **Autorità portuale**.

E così in conclusione il presidente Nastasi ha preannunciato una riunione come punto di partenza per riappropriarsi del problema e andare poi a proporre soluzioni concrete. Alla base di tutto egli ha posto la mancanza di programmazione seria e competente che ha determinato negli anni depauperamento nei servizi, e questi sono i risultati di scontri sul piano politico e di una cattiva gestione delle problematiche cittadine.

In apertura di seduta da registrare una nuova presa di posizione del consigliere di Forza Italia Alessio Andaloro che ha lamentato il mancato riscontro alle sue due interrogazioni relative al pagamento a suo dire non dovuto di una componente nominata dalla precedente Commissione di liquidazione, invitando il segretario generale ad attivarsi per consentire al ragioniere generale di rispondere.

A Catania riunione di Ali (Area **logistica** integrata)

Una strategia comune

Incontro dei sindaci del Distretto Sudest: obiettivo, scelte condivise per potenziare l' authority portuale unica. Per Bianco solo facendo squadra si crea un polo competitivo. In aumento i flussi nel Mediterraneo

Un forte impulso all' unità, per favorire lo sviluppo di un distretto, quello del Sudest della **Sicilia**, potenzialmente fra i più produttivi del Paese. «È emerso chiaramente che facendo squadra diventeremo un polo straordinariamente competitivo», ha dichiarato il sindaco di Catania, Enzo Bianco, presiedendo ieri, a Palazzo degli Elefanti, la riunione dell' Ali (Area **logistica** integrata) del Quadrante portuale della **Sicilia** sudorientale, ovvero il tavolo locale per definire una strategia condivisa con gli obiettivi da inserire in un Documento di sviluppo e di proposte.

«C' è una straordinaria opportunità per la **Sicilia** sudorientale», ha evidenziato Bianco, «il raddoppio del Canale di Suez sta trasformando la nostra in un' area capace di intercettare molti flussi di grande importanza nel trasporto **navale**, sia delle persone, sia delle cose. Ecco perché ho organizzato questa riunione a Catania: vogliamo che la **Sicilia** del Sudest diventi una delle aree più dinamiche di tutto il Mediterraneo, grazie al nostro sistema aeroportuale, ai nostri tre porti e alla grande realtà culturale e produttiva del nostro territorio».

Un metodo partecipato per giungere «a pianificare le infrastrutture, per poterle finanziare anche con fondi comunitari e per poterle realizzare», ha sottolineato Francesco Benevolo, direttore operativo della Ram (Rete autostrade del Mediterraneo), «proprio coinvolgendo l' intero territorio, le istituzioni, i partner economici e sociali, alla ricerca di accordi che servano prima di tutto a individuare le opere prioritarie, a segnalarle in documenti strategici e infine a realizzarle dando risposte rapide».

Un sistema che sta già funzionando visto che, come ha notato Margherita Migliaccio, direttore generale per lo Sviluppo del territorio del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (che ha portato i saluti del ministro, Graziano Delrio), «i tavoli Ali sono stati accolti con grande entusiasmo e rappresentano un' importante opportunità per lo sviluppo».

«Stiamo mettendo le ali», ha dal canto suo commentato Luigi Bosco, ora assessore regionale alle Infrastrutture e ai Trasporti, ma fino a qualche settimana fa assessore ai Lavori pubblici del Comune di

-segue

Catania, dove ha lavorato per quattro anni in stretta sinergia con il sindaco Bianco, «ai porti della Sicilia sudorientale, con interventi programmati nazionali e regionali, comprese le cosiddette opere "dell'ultimo miglio", che consentono di collegare i porti alle strutture ferroviarie e stradali secondo modelli di sviluppo inseriti nel piano integrato per la mobilità e per le infrastrutture recentemente approvato dalla Regione Siciliana».

Predisposizione alla sinergia anche da parte del sindaco pentastellato di Augusta, Cettina Di Pietro, che ha definito «importantissimo questo primo momento di sintesi, che consente di conoscersi e cominciare a parlare delle problematiche del territorio. Condivido appieno la posizione di Enzo Bianco, così come quella del presidente dell'Autorità di sistema portuale, Andrea Annunziata. Abbiamo questa importante occasione da sfruttare al meglio per valorizzare le necessità delle varie realtà, Catania, Augusta, Gela e speriamo altre, in un'ottica di squadra, perché ne va del futuro dell'intero territorio e non solo delle città coinvolte».

Volontà di andare oltre le passate contrapposizioni, quindi, in un'ottica di sviluppo comune.

Sulla linea del «fare squadra» anche il sindaco di Gela, Domenico Messinese, in questo caso ex pentastellato, che ha sottolineato come il trovarsi «su una delle rotte più importanti al mondo, che va da Suez allo Stretto di Gibilterra, consenta di intercettare le grandi navi che attualmente non trovano approdo in altri porti del Mediterraneo».

Il presidente dell'Authority unica, Andrea Annunziata, ha poi ricordato come, oltre al raddoppio di Suez, «anche con le zone economiche speciali avremo un altro corridoio importantissimo.

Avremo occasioni che daranno ossigeno al nostro tessuto economico: tanta merce in più da importare e da esportare e tanta occupazione, tenendo presente la tutela dell'ambiente e la sicurezza. Con la logistica integrata, l'aeroporto che funziona già bene, e con un territorio così ricco di porti, possiamo fare tantissimo, anche per il settore turistico e le crociere». Un altro vertice sarà presto organizzato ad Augusta. (riproduzione riservata)

CARLO LO RE

Porti, Vinciullo: "Revocare trasferimento autorità Augusta" - QdS - Regionale di Economia Business Istituzioni Ambiente No Profit e Consumo

Sicilia 24 ore - CronacaPorti, Vinciullo: "Revocare trasferimento autorità Augusta" PALERMO - "Con un' interrogazione parlamentare già depositata, ho chiesto al presidente della Regione siciliana di revocare immediatamente la nota attraverso la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha predisposto il trasferimento della sede di Sistema di Autorità Portuale da Augusta a Catania". Lo comunica, Vincenzo Vinciullo, presidente commissione Bilancio all' Ars.12 luglio 2017.

Augusta

Sede Porto, Vinciullo chiede a Delrio il ritiro del decreto

OOO Revocare immediatamente la nota con la quale il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha predisposto il trasferimento della sede di sistema dell' **Autorità portuale** da Augusta a Catania» è quanto ha chiesto il deputato regionale Vincenzo Vinciullo dopo l'accoglimento del Cga del ricorso di Assoporto Augusta, che ha concesso la sospensiva del decreto. (*CESA*)