



## Primo Piano:

- **Riforma dei Porti** (Informazioni Marittime, Centonove)

## Dai Porti:

### Trieste:

"...La "free zone" vale 20 milioni di euro..." (The Medi Telegraph, Ansa, La Stampa)

### Genova:

"...Conclusa la GSW..." (Corriere Marittimo)

"...Economia del Mare: Port & Shipping Tech..." (Trasporti Italia)

"...I sindacati lavoratori marittimi festeggiano i 50 anni..." (Corriere Marittimo)

"...I porti alla conquista dello sviluppo "green"..." (Corriere Marittimo)

"...Bucci restituisca l'onore al porto..." (Il Secolo XIX)

### La Spezia:

"...In fuga dalla nave si buttano in mare..." (La Nazione)

### Livorno:

"...Rossi preme per la Darsena Europea..." (Ferpress, Il Tirreno, La Repubblica Firenze)

"...L'ecosistema marino? Nessuna criticità..." (Il Tirreno)

"...Gnl carburante del futuro..." (Il Tirreno, La Nazione)

"...Gli ostacoli alla crescita..." (La Nazione)

"...Verifica del progetto, incubo slittamento..." (La Nazione)

### Piombino:

"...Troppe scelte strategiche ancora languono..." (Ferpress)

### Napoli:

"...Assemblea Generale CIM..." (Ferpress)

### Brindisi:

"...Ecco il gasdotto che piace alla Regione..." (Brindisi Report)

### Palermo:

"...Primo giorno da Presidente per Monti..." (Corriere Marittimo, Centonove)

"...A Pantelleria ripuliti i fondali a Scauri..." (Ansa)

"...Tutto pronto a Marsala per approdo turistico..." (Ansa)

"...Dal Tar via libera al piano regolatore..." (Avvisatore Marittimo)

"...Impediremo apertura hotspot..." (Palermo Today)

### Messina:

"...Messina turistica?una scommessa..." (Gazzetta del Sud)

"...Quella recinzione che nega il porto..." (Gazzetta del Sud)

"...La fiera riapre il 1° agosto..." (Gazzetta del Sud)



# INDICE

---



## **Trapani:**

"...Chiesti domiciliari per Fazio..." (Giornale di Sicilia)

"...Il porto ha bisogno di una guida sicura..." (Social Tp)

## **Catania:**

"...Spettacolo cantastorie accoglie crocieristi..." (Ansa)

## **Augusta:**

"...La tendopoli dei migranti cambia zona..." (Giornale di Sicilia)

## **Notizie da altri porti italiani ed esteri**

## **Altre notizie di Shipping e Logistica**

## **Il Messaggero Marittimo**

## **Informare**

# Informazioni Marittime

## Riforma dei porti e punti franchi, l'esperienza di Trieste



di **Tobia Costagliola** - DL News

Grande attenzione ha suscitato nei giorni scorsi (27 giugno) la cerimonia [svoltasi a Trieste](#) con cui il ministro Delrio ha sancito la promulgazione dei decreti attuativi sui **Punti Franchi del Porto Franco Internazionale di Trieste** previsti dalla legge 84 del 1994. Questa notizia, se recepita come l'attuazione in ritardo di una legge del '94, ci scoraggia perché saremmo portati a pensare al tempo che ci vorrà ancora per portare a compimento l'attuazione completa della legge 203 del 2016 (Riforma dei Porti)...

Qualcuno, ignorando la storia e le vicende di Trieste dal '47 ad oggi, ha salutato questo avvenimento come "la nascita del porto franco Internazionale di Trieste" cogliendone anche un segnale positivo di speranza: se hanno concesso i punti franchi a Trieste perché non dovrebbero concederne almeno uno al "porto di casa mia?"... Il giorno 28 giugno 2017, il ben noto sito "Rinascita Triestina" ha subito reagito precisando: "[...] Diversamente da quanto certi articoli di giornale suggeriscono, non si è trattato della nascita del Porto Franco Internazionale di Trieste - che esiste da quasi 300 anni e in questa forma dal 1947 - ma dell'emanazione, da parte del governo amministratore, di un regolamento che stabilisce certezza del diritto nell'ambito dei Punti Franchi e limitazione dell'arbitrio di singoli funzionari[...]".

Io credo che il ministro Delrio, così come ha incominciato a conoscere e capirne di più sui porti, sul mare e sui trasporti in genere, abbia finalmente aperto gli occhi e abbia capito, anche grazie alla situazione internazionale, quanto sia importante per Trieste (e per l'Italia) il fin troppo sottovalutato status giuridico internazionale dei suoi "Punti franchi". Lo ha capito al punto di promulgarne "velocemente" (si fa per dire) i decreti attuativi. Purtroppo, l'assurdo e dannoso ritardo non va riferito soltanto alla legge del '94, ma risale addirittura alla data del '47 quando, con il trattato di Parigi, il porto di Trieste fu "internazionalizzato".

### **Il Porto Franco di Trieste come sommatoria di punti franchi è l'unica zona franca situata nella Ue che gode di un regime speciale**

A questo punto è d'obbligo, per sgomberare il campo da ogni sentimento "indipendentista" legato alla utopistica realizzazione del TLT (Territorio Libero di Trieste), riportare alcune precisazioni tratte da uno stralcio della descrizione del "Porto Franco" redatta dall'AdSP del Mare Adriatico Orientale con sede a Trieste: "[...] Dopo la seconda Guerra Mondiale, il Porto Franco di Trieste è stato "internazionalizzato" dal Trattato di pace fra l'Italia e le Potenze alleate ed associate, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 e, in particolare, dagli artt. 1-20 dell'Allegato VIII "Strumento relativo al Porto Franco di Trieste" e dagli artt. 34 e 35 dell'Allegato VI "Statuto Permanente del Territorio Libero di Trieste".

Premesso che il referente normativo primario del regime giuridico del Porto Franco di Trieste è l'Allegato VIII al Trattato di Pace di Parigi del 1947, va preliminarmente osservato che le sue norme, laddove fanno riferimento alla figura del Territorio Libero e dei suoi organi legislativi e di governo, vanno interpretate alla luce dei mutamenti storico-politici intervenuti dopo la stipula del Trattato del 1947, segnatamente la rinuncia alla costituzione dell'ordinamento del Territorio Libero e la conseguente assunzione di responsabilità internazionale dell'Italia per la città ed il Porto di Trieste ex Memorandum di Londra del 1954. Del resto, proprio in virtù delle mutate circostanze, lo stesso Memorandum ha sancito il mantenimento del Porto Franco di Trieste "in general accordance" con le norme di cui agli artt. 1-20 dell'Allegato VIII, riconoscendo così cadute, per sopravvenuta impossibilità di attuazione, le norme degli artt. 21-26 dell'Allegato medesimo, cioè quelle norme intese a costituire organi internazionali di consultazione, controllo e arbitrato per la garanzia dell'attuazione del regime giuridico del Porto Franco.

## - segue

---

Negli artt. 1-20 sono contenuti i principi fondamentali della disciplina del Porto Franco, i parametri generali di riferimento per lo Stato italiano, competente a darvi attuazione con propri atti. I decreti commissariali n. 29/1955 e n. 53/1959 contengono elementi significativi a tal fine, intervenendo appunto come disciplina speciale in rapporto all'obbligo internazionale.[...]. In virtù della cosiddetta clausola di salvaguardia di cui all'art. 307, Trattato Ue, il Porto Franco di Trieste, inteso come sommatoria dei suoi "Punti Franchi", è l'unica zona franca situata nella Ue ma che gode di un regime speciale, più favorevole rispetto a quello più restrittivo posto dal Codice Doganale Comunitario per le zone e depositi franchi.[...]. La legge 84/94 si è successivamente fatta carico di dare attuazione ai principi fondamentali della citata disciplina del Punto Franco e, finalmente, solo oggi sono arrivati "i decreti attuativi".

### **Porto Franco: perché tanto ritardo e perché ora tanta fretta?**

"Rinascita Triestina" aggiunge quanto segue : "[...] "È stato un iter complesso - ha commentato D'Agostino presidente dell' Autorità Portuale - ma oggi finalmente viene dato all'Autorità il potere di gestione del Porto Franco. Ciò significa che abbiamo una capacità di organizzazione e attrazione spaventosa. Durante la recente missione in Cina abbiamo visto brillare gli occhi degli interlocutori quando si sentivano dire che siamo l'unico vero Punto Franco esistente in Europa, in cui si può fare anche manifattura industriale".

Il ruolo del presidente dell' Autorità Portuale assomiglia così sempre di più a quello del Direttore del Porto previsto dall' Allegato VIII al Trattato di Pace del 1947 per la cui attuazione si sono battuti i lavoratori portuali e gli indipendentisti triestini. "La 'cerimonia della firma' di ieri è stata occasione per passerelle di politici e forze politiche che fino a poco fa consideravano i Punti Franchi come un orpello del passato e roba per nostalgici".

Queste poche righe di "Rinascita Triestina" rappresentano solo la punta dell'iceberg triestino da cui emerge la colpevole incapacità, durante gli anni successivi al '47 fino ad oggi, dei governi nazionali e locali, di mettere a frutto tutte quelle opportunità che derivavano da uno Status giuridico unico in Europa e che avrebbe consentito al porto di Trieste, non solo di anticipare i tempi della globalizzazione ma anche di svilupparsi allo stesso ritmo dei porti del Nord Europa. Il ministro Delrio lo ha capito solo adesso...

## Passa il punto franco a Trieste L' Italia dei porti a due velocità

*Da una parte gli scali che guardano al Nord Europa e un piano di investimenti dai 1000 ai 1400 miliardi di dollari, dall' altra la Sicilia che non riesce a fare sistema. Ecco perchè*

Mentre **Messina** dibatte ancora sul possibile ricorso del presidente della Regione Rosario Crocetta contro l' accorpamento dell' **Autorità portuale di Messina** con Gioia Tauro, il porto di Trieste ha finalmente un decreto che consente di gestire con chiarezza i suoi punti franchi.

Il ministro dei Trasporti e delle infrastrutture Graziano Delrio la settimana scorsa ha firmato a Trieste, presso la sede della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia il decreto attuativo sui punti franchi, alla presenza della presidente Debora Serracchiani e del presidente dell' **Autorità portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino.

L' Italia delle autorità **portuali** si mostra ancora al mercato internazionale con due velocità: da una parte gli scali che guardano al Nord Europa e intercettano la massa di traffici che la Repubblica popolare Cinese, attraverso la cosiddetta "Belt & Road iniziative", un piano di investimenti infrastrutturali dai 1000 ai 1400 miliardi di dollari che rivoluzionerà i mercati marittimi nei prossimi dieci anni, dall' altra la Sicilia, area logistica strategica del Mediterraneo, che non riesce a fare sistema. L' accordo sui punti franchi di Trieste è specularmente a quello di **Messina**, in quanto legge dello Stato, per 50 anni affidato alla gestione del disciolto Ente Porto, mai entrato

in funzione per la mancanza di un regolamento attuativo. Un allarme, la discrasia fra le richieste di mercato e l' immobilità degli enti gestori, che di recente è stato sottolineato a Napoli nel corso della presentazione del rapporto "Italian maritime economy, promosso dal Centro Studi di Banca Intesa. Il Mediterraneo -ha detto il presidente del Banco di Napoli, Maurizio Baracco- è sempre più dinamico e centrale nelle rotte globali".

Un dato che se a Catania la giunta di Enzo Bianco ha perfettamente compreso, progettando importanti strategie con il polo di Augusta anche per l' attivazione delle Zes, le zone economiche di espansione, misure per favorire l' insediamento delle imprese in tutto l' area Sud Est, a **Messina** resta ancora del tutto sulla carta.

Bloccata da sterili polemiche di campanile: a chi dare la guida dell' autorità **portuale**, a chi consegnare

## -segue

---

la cassa con gli ingenti depositi. "manca proprio la logica di sistema" come hanno denunciato gli studiosi a Napoli. I dirigenti del Porto di Trieste intanto gongolano.

Non solo per la crescita esponenziale dei traffici internazionali, ma per la nuova misura che attirerà l'insediamento, grazie alle facilitazioni fiscali, di nuove imprese internazionali.

"È una data epocale per Trieste" - afferma D'Agostino - "perché in meno di un anno abbiamo reso operativo uno strumento che per 23 anni nessuno ha avuto la forza, ma soprattutto la voglia, di portare a compimento. Convegni, proclami e strumentalizzazioni sull'argomento, ma nessun atto concreto. Solo grazie al lavoro sinergico svolto assieme alla presidente della Regione Debora Serracchiani, all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e al Governo, si è arrivati a una svolta definitiva sull'annosa questione del Porto Franco Internazionale di Trieste. La mancanza di un testo normativo sull'argomento, previsto già dalla precedente legge di riforma sui porti (L.84/94) ma mai realizzato, ha comportato che la gestione dei punti franchi si sostenesse fino ad oggi, grazie alla collaborazione tra le Amministrazioni coinvolte nella gestione dello scalo.

Naturalmente una situazione come questa non è riuscita a determinare l'effettivo sviluppo delle enormi potenzialità che questo regime comporta. Oggi si apre una nuova era per il porto e per Trieste.

"Con l'emanazione del nuovo decreto - previsto dal Decreto legislativo del 4 agosto 2016, che ha creato le nuove **Autorità** di Sistema Portuale - si semplifica la gestione dei punti franchi, rendendoli più efficienti e più funzionali alle sfide globali che in questa fase storica il porto di Trieste è chiamato a sostenere. Dettaglio di rilievo è che, a differenza delle proposte passate, il presente decreto ha riconosciuto in modo organico l'attuale vigenza della normativa internazionale che caratterizza i punti franchi triestini, ma soprattutto ha evidenziato come l'Italia sia ancora impegnata nel rispetto della volontà del legislatore internazionale. Non a caso i richiami espliciti del decreto all'Allegato VIII del Trattato Internazionale di pace del 1947, al memorandum di Londra del 1954, ai decreti del commissario del Governo del 1955 e del 1959, testimoniano da parte governativa la vocazione internazionale dello scalo giuliano, come unicum nel panorama del nostro paese".

"Siamo la porta di ingresso per l'economia della Turchia in Europa - ha commentato di recente il commissario Zeno D'Agostino - grazie al lavoro eccellente di un gruppo di imprese e operatori che hanno saputo fare di Trieste un porto leader per l'autostrada del mare e per i rapporti commerciali con questo Paese. E partendo da qui sono stati capaci di costituire un network nel settore intermodale di respiro europeo. L'evento non vuole essere quindi solo un momento formativo, ma anche un'occasione di confronto ed approfondimento per le aziende e gli addetti ai lavori che operano in questo settore". Un fatto sul quale ha concordato Halim Yurdakul, professore che insegna logistica presso la Okan University a Istanbul e nella sua carriera accademica ha svolto approfondite ricerche sul mercato logistico in Turchia e sulle sue dinamiche evolutive.

# Trieste, la “free zone” vale 20 milioni di euro

Trieste - L'operazione è stata messa in campo da Autorità di sistema portuale, la finanziaria Friulia, Interporto Ferneti e Wartsila Italia, con la regia della Regione Friuli Venezia Giulia.

Trieste - Un'operazione da oltre venti milioni di euro costruirà nei prossimi mesi a Trieste, la prima della “free zone” d'Europa sfruttando le opportunità del decreto **con il quale il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha istituito la scorsa settimana il nuovo regime di porto franco per lo scalo giuliano.**

L'operazione è stata messa in campo da Autorità di sistema portuale, la finanziaria Friulia, Interporto Ferneti e Wartsila Italia, con la regia della Regione Friuli Venezia Giulia. Wartsila cederà due capannoni, per una superficie complessiva coperta di 73mila metri quadrati, dove potranno trovare spazio attività di trasformazione industriale in regime di esenzione fiscale, **collocate in un'area già collegata alla rete autostradale e logistica.** Gli spazi sono rilevati da una joint venture composta dall'Autorità portuale e dalla holding regionale Friulia, che - secondo quanto emerso da Comune di Trieste e Autorità Portuale - sosterranno una spesa di oltre venti milioni di euro. La presidente della regione Debora Serracchiani ha parlato di «prima applicazione pratica del decreto attuativo del porto franco di Trieste, che ha creato la prima vera free zone europea: logistica e industria si incontreranno grazie al porto franco».

## Porti: nasce a Trieste prima "free zone" d'Europa

Operazione da oltre 20 milioni in comprensorio Wartsila Italia

(ANSA) - TRIESTE, 5 LUG - Un'operazione da oltre venti milioni di euro costruirà nei prossimi mesi a Trieste, la prima della "free zone" d'Europa sfruttando le opportunità del decreto con il quale il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha istituito la scorsa settimana il nuovo regime di porto franco per lo scalo giuliano. L'operazione è stata messa in campo da Autorità portuale, la finanziaria Friulia, Interporto Ferneti e Wartsila Italia, con la regia della Regione Friuli Venezia Giulia. L'annuncio è stato dato oggi a Trieste in conferenza stampa dalla presidente della Regione Debora Serracchiani, dal presidente di Wartsila Italia Guido Barbazza, dal segretario generale dell'Autorità portuale Mario Sommariva e dal presidente dell'Interporto Ferneti Giacomo Borruso.

Wartsila cederà due capannoni, per una superficie complessiva coperta di 73mila metri quadrati, dove potranno trovare spazio attività di trasformazione industriale in regime di esenzione fiscale, collocate in un'area già collegata alla rete autostradale e logistica. Gli spazi sono rilevati da una joint venture composta dall'Autorità portuale e dalla holding regionale Friulia, che - secondo quanto emerso da Comune di Trieste e Autorità Portuale - sosterranno una spesa di oltre venti milioni di euro.

Borruso ha spiegato che "uno dei due magazzini servirà ad attività di completamento industriale: il primo insediamento sarà possibile entro i primi mesi dell'anno venturo ad opera di un'impresa veneta di trasformazione di materiali ferrosi, che promette di creare un centinaio di posti di lavoro a regime".

Serracchiani ha parlato di "prima applicazione pratica del decreto attuativo del porto franco di Trieste, che ha creato la prima vera free zone europea: logistica e industria si incontreranno grazie al porto franco". Per Barbazza, "l'operazione è stata resa possibile grazie alla decisione di concentrare le nostre attività nel più grande dei tre capannoni del comprensorio di Wartsila, aumentando e non riducendo i volumi grazie a maggiore efficienza". Sommariva ha parlato di "importante operazione di innovazione e riconversione produttiva, che intende la politica portuale come parte di una più ampia politica industriale che potrà giovare dell'espansione del porto e delle aree retroportuali, andando a recuperare una serie di zone sottoutilizzate e garantendo certezza e semplificazione grazie alla gestione unica dell'Autorità". (ANSA).

## Regime di esenzione fiscale

### Nel porto di Trieste parte la prima «free zone» d'Europa

■ A Trieste un'operazione da oltre venti milioni di euro costruirà nei prossimi mesi la prima della «free zone» d'Europa sfruttando le opportunità del decreto con cui il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha istituito la scorsa settimana il nuovo regime di porto franco per lo scalo giuliano. L'operazione è realizzata dall'Autorità portuale, la finanziaria Friulia, l'Interporto Ferneti e Wartsila Italia, con la regia della Regione Friuli Venezia Giulia. Wartsila cederà due capannoni, per un'area complessiva

coperta di 73mila metri quadrati, dove potranno trovare spazio attività di trasformazione industriale in regime di esenzione fiscale, collocate in una zona già collegata alla rete autostradale e logistica. Gli spazi sono rilevati da una joint-venture composta dall'Autorità portuale e dalla holding regionale Friulia, che sosterranno una spesa di oltre venti milioni di euro. La presidente della Regione, Debora Serracchiani dice che «logistica e industria si incontreranno grazie al porto franco».

## Conclusa la GSW - Banchemo: "Ogni anno cresciamo di più"

**GENOVA** Oltre 4.500 ospiti provenienti da 46 nazioni e in rappresentanza di 1.350 aziende hanno partecipato ai 37 eventi a calendario della III edizione della Genoa Shipping Week, la manifestazione organizzata da Assagenti e ClickUtilityTeam. La settimana ha coinvolto l'intera città con convegni, eventi, visite organizzate ed eventi aperti alla cittadinanza - tra cui le visite a bordo dell'Unità Navale Alpino che ha accolto 750 visitatori - e si è conclusa con la 14<sup>a</sup> edizione dello Shipbrokers and Shipagents Dinner.

«Al termine di ogni edizione ci diciamo che è stata la più bella in assoluto - dice **Alberto Banchemo**, presidente Assagenti - questo significa che ogni anno cresciamo sempre un po' più di quello prima. Lo Shipbrokers Dinner ha confermato la sua importanza a livello internazionale e le conferenze di Port&ShippingTech, grazie alla collaborazione con il nostro partner ClickUtilityTeam, hanno fatto un salto di livello notevole, con una copertura mediatica che ci rende orgogliosi, non solo come operatori portuali ma soprattutto come genovesi».

Cresce infatti PORT&SHIPPINGTECH, main conference della manifestazione che in questa significativa IX edizione ha messo a confronto 150 relatori e 1500 professionisti nell'approfondire i tradizionali temi del Green Shipping Summit e Smart Port&Logistics e le tematiche Safety, Technology trend e Infrastructure & Finance, oltre a ospitare convegni in collaborazione con Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, Arpal, Spediporto e altre realtà del cluster marittimo.

Ambiente, monitoraggio e competitività le parole chiave di GREEN SHIPPING SUMMIT. I relatori intervenuti hanno evidenziato l'importanza di puntare su fonti energetiche pulite per ottenere mobilità e sviluppo sostenibile grazie all'utilizzo di soluzioni tecnologiche per monitorare il consumo di energia e le emissioni in particolar modo. Tutto il comparto concorde che il passaggio al GNL migliorerebbe le prospettive future. La sicurezza, dei lavoratori e della navigazione e quella dei cittadini dagli attacchi criminali e terroristici, è stata protagonista indiscussa della sessione SAFETY e della Med Security Summit, la Conferenza Internazionale sulla sicurezza portuale e marittima. Novità di questa edizione, un convegno interamente dedicato allo Shipping 4.0 - TECHNOLOGY TREND DEL SETTORE MARITTIMO - e alle navi digitali e interconnesse, in cui si è analizzata l'evoluzione nei sistemi di comunicazione del comparto e sottolineata l'importanza della tecnologia per il settore navale. Cloud, IoT e in generale le tecnologie disruptive sono fondamentali per migliorare la capacità predittiva e rendere l'armamento efficiente ed ecosostenibile. Particolare attenzione è stata dedicata alla Cyber security del settore marittimo. Investimenti alle infrastrutture, anche con interventi privati, regole ben definite, digitalizzazione e buone pratiche gli argomenti di cui si è parlato a SMART PORT & LOGISTIC, la sessione dedicata al potenziamento dei corridoi logistici. Una particolare attenzione è stata dedicata all'intermodalità, ai corridoi economici con la Svizzera, alle infrastrutture della "macroregione" Liguria-Piemonte-Lombardia e ai protocolli d'intesa con la Campania.

## Economia del Mare: al Port & Shipping Tech di Genova nuove sinergie Campania-Liguria

L'economia del mare, lo sviluppo e gli accessi al sistema portuale, i poli d'innovazione e ricerca, i distretti industriali: questi i temi al centro del "Port & Shipping Tech - Forum internazionale sulla innovazione e cooperazione per lo sviluppo del Cluster Marittimo Euromediterraneo" tenutosi a Palazzo San Giorgio di Genova.

A rappresentare la Regione Campania, di fronte ad un parterre di operatori del settore, ma anche dei suoi omologhi di Liguria, Piemonte e Lombardia, l'assessore alle attività produttive Amedeo Lepore che nel suo intervento ha ricordato innanzitutto gli ultimi dati dell'ISTAT e della SVIMEZ sulla crescita del Prodotto Interno Lordo (PIL) del Mezzogiorno e della Campania nel 2016, "che rappresentano un chiaro e forte segnale di svolta e che fanno della Campania il motore della crescita di tutto il Mezzogiorno e la prima Regione in Italia in termini di sviluppo produttivo. Risultati frutto del dinamismo delle imprese campane, le più proattive in Italia nella proposta di iniziative di investimento produttivo. E frutto dell'iniziativa del Presidente De Luca e della sua Giunta, che hanno voluto introdurre un insieme di misure (leggi di semplificazione, sgravi fiscali e incentivi per le imprese) in grado di dare, in soli due anni, una grande spinta all'economia della Regione, grazie a una strategia industriale per fattori di sviluppo, fondata su un insieme di strumenti di essenziale importanza come credito d'imposta sugli investimenti, decontribuzione per le assunzioni, altri sgravi fiscali, contratti di sviluppo, interventi per le aree di crisi industriale e misure per le piccole e medie imprese".

Successivamente è stato illustrato il recente Protocollo d'intesa firmato da Regione Campania e Regione Liguria, l'assessore Lepore ha evidenziato la possibilità di mettere in campo iniziative comuni su efficientamento energetico delle flotte navali, porti, museo del mare, ma anche su autotrasporti, cantieristica e imprese.

"Abbiamo assunto delle scelte di collaborazione molto significative – ha dichiarato Lepore - per creare sinergie mirate, elaborare interventi condivisi e mettere a sistema le azioni in grado di far crescere l'economia delle due Regioni anche nell'uso complementare dei fondi strutturali". Nel Protocollo d'intesa tra le due Regioni è previsto infatti uno "Steering Committee" composto da due rappresentanti per ciascuna Regione, con il compito di definire le modalità di attuazione, di monitorare l'attività dei soggetti messi in campo e di verificare l'efficacia delle stesse. La collaborazione verterà sui temi della Ricerca e dell'innovazione, in particolare sui temi dell'economia del mare, della cybersecurity, dell'innovazione d'impresa e sarà finalizzata al rafforzamento delle competenze e specializzazioni presenti sui rispettivi territori attraverso Cluster, poli di ricerca e innovazioni, distretti tecnologici e industriali, azioni coordinate, progetti pilota, azioni specifiche a supporto della creazione di impresa innovativa. Inoltre, il protocollo precede iniziative dirette alle attività produttive e alla crescita delle filiere industriali in tutti i campi ove si manifesti un interesse comune.

# Corriere Marittimo

---

## I sindacati lavoratori marittimi festeggiano i 50 anni

**GENOVA** - Il sindacato dei lavoratori marittimi **USCLAC-UNCDIM-SMACD** (*Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando - Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina - Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina*) festeggia i suoi cinquant'anni di attività con una festa in programma la sera del 6 luglio a Genova presso la Terrazza Colombo. Il sindacato fu fondato esattamente il 6 luglio 1967, sempre a Genova.

All'evento parteciperanno gli iscritti al sindacato e numerosi rappresentanti delle varie categorie del cluster marittimo, vale a dire armatori, associazioni di categoria (Confitarma e Federlinea), istituzioni (Autorità di Sistema Portuale, Capitanerie), centri di formazione, oltre a delegati di **Federmanager**, di cui Usclac-Uncdim-Smacd fa parte.

Stamane si è tenuto un incontro con la stampa: il presidente Usclac-Uncdim-Smacd, **comandante Claudio Tomei**, ha raccontato la storia del sindacato, illustrando in particolare l'attività svolta negli ultimi anni, a cominciare dalla battaglia per l'inserimento della categoria dei lavoratori marittimi nell'elenco delle "attività usuranti".

*"Continuiamo la nostra storica lotta per il riconoscimento del lavoro marittimo come usurante, che resta la nostra priorità"* ha spiegato Tomei. Giusto a titolo d'esempio, nell'ultimo aggiornamento dell'elenco sono state inserite anche le maestre d'asilo, mentre gli autisti di autobus erano già compresi, è stato ricordato.

*"Usclac-Uncdim-Smacd rappresenta i comandanti e i direttori di macchina, vale a dire le due figure più alte in grado: ma le rivendicazioni che portiamo avanti insieme a Federmanager, riguardano tutti i lavoratori che operano a bordo delle navi, dagli ufficiali all'equipaggio: tutti infatti condividono orari disagiati, condizioni di lavoro pesanti, fatica (mentale e fisica), stanchezza e stress"* conclude Tomei.

**In Italia sono 30 mila i marittimi** di cui, secondo calcoli Usclac, circa 1.800 avrebbero potuto usufruire quest'anno dei benefici concessi a chi è compreso nelle liste dei lavori usuranti.

Sono in corso continui contatti fra Usclac-Uncdim-Smacd, col supporto di Federmanager, e tutte le forze politiche per il riconoscimento del lavoro marittimo come usurante, un tema che dovrebbe raccogliere consensi trasversalmente data la palese disparità di trattamento riservata ai marittimi rispetto ad altre categorie di lavoratori.

Il lavoratore marittimo vive 24 ore al giorno, per settimane o mesi, su una nave che è sia un luogo di lavoro che di vita collettiva, il tempo libero lo trascorre quasi sempre a bordo o comunque lontano da casa e lavora spesso in condizioni meteo estreme (di caldo o freddo).

## - segue

---

La situazione attuale, secondo il sindacato, non solo danneggia i marittimi come categoria, ma ha anche una serie di conseguenze negative su molti altri aspetti, a cominciare dalla **sicurezza della navigazione** e dalla **tutela ambientale**.

## I porti alla conquista dello sviluppo "green" - Intervista a Spirito

### Parla Pietro Spirito presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale

**GENOVA - "I porti sono un pezzo della strategia di cambiamento del nostro modo di vivere la città, l'economia e la società".** Scandisce bene queste parole Pietro Spirito, presidente dei porti campani (Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia) spiegando quale sia la nuova direzione "Green" da seguire per lo sviluppo, attuale e futuro, dei porti italiani. Obiettivi a medio e breve termine che si traducono nella qualità dei servizi di cui rendere conto alle città ed ai loro abitanti.

Su questo tema Spirito è intervenuto durante il **GREEN SHIPPING SUMMIT**, il seminario dedicato alle innovazioni tecnologiche e ai nuovi carburanti per l'efficienza energetica e ambientale del trasporto marittimo, svoltosi nell'ambito della settimana dello shipping genovese. A margine dell'iniziativa rivolgiamo alcune domande al presidente Spirito per

#### Cosa significa Green Port?

*"Parlare di **Green port** significa che dobbiamo lavorare per un'economia sostenibile dal punto di vista dell'ambiente. Questo concetto si basa su 3 pilastri:*

- ***L'intermodalità:** far in modo che il sistema dei trasporti che ruota attorno ai porti usi i mezzi di trasporto ambientalmente più compatibili;*
- ***Restituire un rapporto di stretta collaborazione e di ponte tra la città e il porto** che è la cerniera verso il mare e quindi risanare il waterfront come Genova ha fatto con il porto antico. Far vivere ai cittadini il pezzo di porto che dialoga con la città;*
- ***L'energia:** I porti sono luoghi nei quali arriva l'energia che viene distribuita ai cittadini e sostituire le fonti tradizionali come il petrolio, con altre forme di energia GNL, gas liquefatto, per cui bisogna costruire dei depositi per lo stoccaggio che ci consenta di aprirci a queste nuove forme di energia compatibile".*

#### Quali sono gli obiettivi che si pone la strategia green dei porti?

*"I porti sono finestre verso il mondo attraverso le quali scambiamo merci e turismo con il resto del mondo. Devono quindi tornare ad essere laboratori di una economia attenta alle compatibilità dello sviluppo sostenibile. Dobbiamo lavorare su questi tre fronti con la consapevolezza che **sono progetti di medio termine sui quali dobbiamo però dare anche dei risultati tangibili ai cittadini, su obiettivi di breve termine, di miglioramento della qualità dei servizi. Questa è la direzione di marcia che dobbiamo darci e su questa c'è la consapevolezza che la qualità del nostro sviluppo dovrà essere diversa**".*

Lucia Nappi

n IL COMMENTO

## GENOVA, BUCCI RESTITUISCA L' ONORE AL PORTO

Guardare alla storia contemporanea di Genova e del suo porto attraverso gli occhi del killer biblico, il nero di Pulp Fiction che prima di uccidere recitava versetti e salmi e ad ogni colpo si segnava.

Quasi fosse un marziano a Tursi e non un mediocrissimo responsabile politico, l' ex sindaco consegna al nuovo l' intero fardello di una delle peggiori esibizioni partitocratiche nella pur scellerata storia dei rapporti tra il Municipio e le sue banchine. Distaccata, recalcitrante, infastidita: la Genova al governo di Tursi considera da decenni il porto un optional alternativamente simbolico per opportunismi e vetero assistenzialismo, da manovrare ad uso e consumo della conservazione e del consociativismo, degli accordi sotto banco e del compromesso al di là dell' accettabile.

A dire il vero, alle pratiche della città meno innovativa e incapace di elaborare proposte autorevoli esistente nell' arcipelago marittimo, non si è sottratto a suo tempo neppure il centrodestra, affossando con Biasotti governatore della Liguria e la complicità di Pericu sindaco, la possibilità di sviluppo a

Ponente del terminal di Pra'-Voltri e dunque minando le fondamenta della crescita e della leadership mediterranea. Ma la perversa speranza è che dopo aver raschiato il fondo del barile, il nuovo governo cittadino torni a considerare l' industria portuale il vero cuore di Genova, motore trainante del bene comune. Conti nuare ad alimentare un porto -città senza luce, ostaggio di interessi di parte, delle paure, di nuovi baluardi innalzati per chiudersi dentro, escluderebbe definitivamente Genova dal circuito virtuoso della sana competizione sui mercati, del sapere, della ricerca, dell' innovazione e della conoscenza.

Reinventare il dialogo e saldare l' unità d' intenti e di strategie tra città e porto è determinante soprattutto in una stagione che sancisce lo sfascio dei punti di riferimento sociali e delle rappresentanze associative. Se il sindacato è marginale, le imprese soffrono le pene dell' inferno.

È del tutto evidente che in una città come Genova, il sindaco ed il Comune sono essenziali per lo sviluppo ed il posizionamento strategico del porto. Un porto vero, seppure facente capo al sistema nazionale, vive solo se nel contesto di una comunità locale coesa il leader -sindaco è autorevole e riesce ad influenzare le scelte governative, sostenendo la crescita dei terminal. Dal Comune il porto si

## -segue

---

attende prima di tutto una importante azione di marketing internazionale con i principali attori internazionali dello shipping e dei traffici nonché con i territori alleati. Il riferimento è all' area del Gottardo da una parte ed al Far East dall' altra, particolarmente in un momento di forte dinamismo finanziario dei paesi della via della seta. Naturalmente l' azione del Comune è determinante nel contesto urbanistico: il piano regolatore portuale dipende infatti da quello di Tursi, con il quale si deve coordinare.

In questa stagione di declino globale, il porto deve poter contare sulla vivacità di un sindaco capace di promuovere investimenti stranieri nel settore delle infrastrutture e della logistica che caratterizza la città e la rende unica al mondo. Altrettanto importanti sono ruolo e presenza di Tursi nel Comitato portuale. La scelta deve ricadere su una personalità di indiscusso prestigio, competenze ed autorevolezza, non asservito ad interessi economici o politici e che ovviamente condia la strategia di crescita sul corridoio Reno -Alpi.

Pochi atti. Ma fondamentali per consegnare alla storia il mandato di Marco Bucci a Tursi. Sono scelte che vincolano l' economia portuale per i prossimi cinque anni e che possono esaltare o meno la competitività a livello internazionale. Il tempo dirà se si è trattato di un ribaltone utile per far crescere il porto -città e l' occupazione in un settore strategico. Oppure se la micro politica si perpetuerà ancora nel segno del consociativismo che affoga lo sviluppo del sistema portuale, cancellando dall' agenda di Tursi le riforme necessarie al lavoro e all' attività di impresa che solo un sindaco autorevole e capace può contribuire a generare.

## In fuga dalla nave si buttano in mare Clandestini ripescati alla Palmaria

*Arrivati a Genova in un container erano stati imbarcati per il rimpatrio*

- LA SPEZIA - DOPO due falliti tentativi di fuga a terra, l'oblò della cabina della nave nella quale erano 'detenuti' era rimasto la loro ultima speranza di libertà, da guadagnare attraverso il mare, con una nuotata, comunque a rischio, visto il via-vai estivo di barche nel golfo.

Smilzi, sono riusciti a passare dallo stretto varco. E si sono lanciati in mare. Ma anche questa volta l'obiettivo di una vita di clandestini in Italia è fallito. Ciò grazie all'occhio guardingo di alcuni diportisti che hanno notato la scena del 'tuffo' e la nuotata dei fuggitivi. Hanno informato la centrale operativa della Capitaneria di porto e in una manciata di minuti i naufraghi volontari sono stati raggiunti e recuperati da una motovedetta. L'intervento è avvenuto l'altro pomeriggio, poco fuori il varco di ponente della diga foranea. I due extracomunitari, di origine marocchina, si erano lanciati dalla nave Msc mentre la stessa transitava al traverso di Torre Scola. Un tuffo disperato, che seguiva, come detto, il tentativo di sbarcare illegalmente in Italia già provato in due occasioni.

La prima volta era accaduto a Genova, dove il cargo era attraccato tre giorni fa, proveniente da Algeri, dopo due giorni di navigazione. I due clandestini, eludendo la sorveglianza del porto, si erano nascosti in un container. Quello sbarcato al terminal Messina di Sampierdarena e nel quale sono stati scoperti dal personale del porto. Era intervenuta la Polizia di frontiera che, come prassi impone, dopo averli rifocillati, li aveva affidati al comandante della nave, con l'obbligo di sbarcarli al porto di partenza. Ma le misure adottate per trattenerli a bordo non si sono rivelate efficaci.

ALLA SPEZIA, dove la nave ha attraccato due giorni fa, il nuovo tentativo di sbarco è fallito. Il rituale si è ripetuto: sono stati di nuovo accompagnati a bordo dalla Polizia di frontiera, consegnati al comandante e sistemati, chiusi a chiave, in una cabina. Quella dalla quale sono riusciti ad 'evadere' attraverso l'oblò, durante l'uscita del cargo dal golfo, nel tentativo di raggiungere l'isola Palmaria. La fuga è stata intercettata da una vedetta della Guardia Costiera; l'equipaggio si è adoperato per il recupero. I naufraghi non hanno gradito ma sono stati costretti a salire sul mezzo. Questo mentre la nave prendeva il largo. E' stata nuovamente allertata la Polizia di frontiera. E, da essa, è partito l'ordine al comandante dell'unità, veicolato via radio dalla centrale operativa della Capitaneria, di invertire la rotta e di tornare a prendere i due clandestini. Questa volta con una raccomandazione-ferrea: provvedere con rigore al loro trattenimento a bordo, fino al porto di sbarco, Algeri.

## Cabina regia per Livorno: Rossi preme per la Darsena Europa. Serve cronoprogramma

(FERPRESS) – Firenze, 5 GIU – “Chiedo che sulle vicende portuali non si perda ulteriormente tempo, anche perché ne abbiamo atteso fin troppo. Vorrei che tra quindici giorni le questioni sul tappeto fossero chiarite tutte e ci dotassimo di un cronoprogramma attraverso il quale permettere ai cittadini di prendere visione dello stato in cui si trovano le varie questioni e a noi di poterle monitorare i tempi di attuazione”.

E' con questa dichiarazione di intenti che il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ha concluso i lavori della cabina di regia territoriale per la realizzazione dell'Accordo di programma per Livorno, che aveva convocato per questa mattina presso la presidenza della Regione.

Numerose le questioni al centro dell'incontro al quale, presenti gli assessori regionali Cristina Grieco e Vincenzo Caccarelli, oltre al consigliere del presidente, Gianfranco Simoncini, hanno partecipato, tra gli altri, i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, il sindaco di Livorno, Filippo Nogarini, quello di Collesalvetti, Lorenzo Bacci, l'assessore di Rosignano Piero Nocchi, e Jari de Filicaia consigliere della provincia di Livorno, l'Autorità portuale e le organizzazioni di categoria, oltre al consigliere regionale, il livornese Francesco Gazzetti.

La gara per la piattaforma Europa è stata prorogata al 30 settembre a causa delle numerose richieste pervenute e dell'interesse mostrato da vari soggetti. Rossi ha detto che per la realizzazione dello scavalco siamo alla fase conclusiva e che sono stati presi accordi con Rfi perché i lavori partano nel 2018 anche a seguito di un protocollo generale sulle ferrovie in Toscana da firmarsi entro l'estate.

E' stata data informazione che è in atto una verifica del progetto alla luce delle nuove normative per quanto riguarda il tema dei dragaggi. Rossi ha ricordato come la Regione abbia messo a disposizione da tempo 25 milioni per la realizzazione dell'opera, di cui 12,5 già nel bilancio 2017 e che, nel prendere atto di una decisione di project review questa debba concludersi senza intollerabili slittamenti di tempi.

“Sul riconoscimento della zona franca doganale – ha osservato il presidente Rossi – stiamo segnando il passo. Si tratta di una possibilità prevista dall'articolo 4 dell'Accordo di programma, ma non siamo stati in grado di compiere progressi. Domani, alla riunione che avrò al Ministero dello sviluppo economico, chiederò la convocazione a breve del tavolo nazionale su questo punto insieme ad una verifica con il ministero dei trasporti su piattaforma Europa”.

Uno dei temi sollevati nel corso dell'incontro è stato quello dell'ospedale. Rossi ha detto che si preoccuperà di dare una risposta definitiva e in tempi rapidi perché “la strada della ristrutturazione non è quella migliore per dare ai livornesi ciò di cui hanno diritto: un ospedale moderno e adeguato alle loro esigenze, come accade nel resto della Toscana”.

“Ce ne facciamo carico. – ha promesso il presidente – Faremo incontri con il Comune per risolvere la questione e dare ai livornesi risposte definitive e corrette.

E' stata infine affrontata la questione del bacino di carenaggio, rispetto alla quale è stato deciso il coinvolgimento di Comune e Provincia, chiamati insieme all'Autorità portuale a fare in modo di sbloccare la questione attraverso la rimozione della nave che attualmente lo occupa.

## «L'ecosistema marino? Nessuna criticità»

Il direttore del Cibm Carlo Pretti, ha presentato i risultati dei monitoraggi ambientali effettuati vicino al rigassificatore

di P. PARADISI

«Nessuna criticità sulla flora e fauna marina nell'area protetta e al terrazzale», è la sintesi perfetta del professor Carlo Pretti, direttore del comitato scientifico del Cibm di Livorno, consorzio per il centro interuniversitario di biologia marina, che nella seconda parte del convegno, sul monitoraggio e gestione delle infrastrutture, ha relazionato sui risultati dei monitoraggi confermando quanto esposto da Di Mella nella presentazione del rapporto Cibm. Il Cibm, infatti, ha effettuato in un piano di monitoraggio ambientale prima e dopo il posizionamento e l'entrata in funzione del rigassificatore (con campionamenti su tutta la colonna d'acqua e la caratterizzazione del rumore, che vengono effettuati su base trimestrale nell'area, che in media presenta un fondale di 110 metri). Un'area che parzialmente era già degradata perché lì sin in passato fu intervenuto in svuotamento dei fanghi portuali.

«Quello che va evidenziato», ha detto Pretti, «è che questo monitoraggio è estremamente cautelativo per tutte le componenti ambientali. Si fanno quattro campagne l'anno: le componenti analizzate sono la colonna d'acqua, il sedimento, il monitoraggio su tutta la parte vivente (fitoplancton), e la bioacustica e il rumore del rumore». In sostanza vengono analizzati gli effetti dell'impianto sull'ecosistema marino. «L'assenza di anomalie criticità», ha detto Pretti, «che emerge dalla grande mole di



Un momento della presentazione del rapporto sulla sicurezza, ambiente e territorio di Di Mella in Fortezza Vecchia (Pontedera)

data, a che è stata prodotta sia comparando quello che c'era prima dell'arrivo del terminale e successivamente durante il periodo di esercizio». Per il Cibm non sono state rilevate variazioni chimico-fisiche, insonanza, e anche tutti i prodotti di derivazione del corno (che viene utilizzato nel processo industriale) sono sempre al di

sotto dei limiti di determinazione strumentali (non si formano cioè prodotti di degradazione in quantità rilevabili). Anche gli avvistamenti di cetacei, nei mesi scorsi anche durante la pre-installazione non sono variati, mentre anche la preoccupazione sul probabile aumento della torbidità delle acque ipotizzata dalle emissio-

ni della nave, non si è verificata. «L'impatto sull'ambiente», ha confermato l'assessore ai lavori pubblici del Comune di Pisa Andrea Serfogli.

È intervenuto tra gli altri anche il comandante dei vigili del fuoco di Livorno Francesco Notaro che ha parlato dei controlli della "Sovese" e dei si-

stemi della gestione della sicurezza) e quello della direzione marittima della Toscana Vincesio Di Marco, che ha spiegato la mole di lavoro che impegna i suoi uomini, con l'impegno costante dell'autorità portuale per "safety and security", e sui profili autorizzativi. Sul primo aspetto, si parla della vigilanza sulle manovre



Carlo Pretti, direttore Cibm

» Anche sul fronte degli avvistamenti dei cetacei non ci sono state variazioni rispetto al passato

di collegamento al rigassificatore (quest'anno sono state sei con piloti civili), personale di bordo e uomini della guardia costiera. A questo si deve aggiungere tutta la parte dei controlli al rigassificatore e delle navi che arrivano. Sulle security, che prevede ordinanze di sicurezza, di transito e non transito nel raggio di 2,4 e 8 miglia del impianto Di Marco ha parlato del monitoraggio costante che viene effettuato attraverso i sistemi di controllo da terra e dal rigassificatore stesso e dei controlli sulle imbarcazioni a servizio dell'impianto.

Enrico Paradisi

### ECONOMIA DEL MARE

# Gnl carburante del futuro Livorno è un passo avanti

Fino (Olt) fa il bilancio: «Prestazioni rassicuranti su sicurezza e sostenibilità»  
Provinciali: «Gli armatori investono sul gas, dobbiamo farci trovare pronti»

di Enrico Paradisi

► LIVORNO

«Una splendida iniziativa innovativa per il Paese, unica in Italia ed un elemento per lo sviluppo di questo settore anche da un punto di vista tecnologico». Ha esordito così il presidente dell'Autorità di sistema Stefano Corsini, ieri, in Fortezza Vecchia in apertura dell'appuntamento. «Lo sviluppo sostenibile è sviluppo possibile», un "work shop" con doppia tavola rotonda, organizzato da Olt nella sala Ferretti.

Per Corsini, che ha rivelato di aver partecipato allo studio relativo agli ancoraggi del rigassificatore, il terminale potrà essere l'elemento centrale dello sviluppo del nostro territorio, non solo relativo al traffico delle grandi navi, ma anche per quanto riguarda il "cabotaggio insulare" che potrebbe presto far uso delle tecnologie Gnl. Un'assenza che non è passata inosservata è quella del sindaco Filippo Nogarini (in realtà nessun rappresentante di palazzo civico è intervenuto), che tra l'altro è anche presidente del Cibm a cui sono state affidate le analisi e i campionamenti nella zona marina. Il sindaco, era tra gli ospiti, ma ha declinato l'invito, hanno spiegato gli organizzatori, per impegni precedenti (era a Firenze per la cabina di regia sull'accordo di programma). Dopo i saluti in inglese di Silvano Calcagno (nonostante il nome e le origini italiane, è tedesco) amministratore delegato di Olt Offshore, la parola è passata subito all'altro ad Olt Alessandro Fino che ha tracciato il primo bilancio

dei tre anni di attività del rigassificatore. Qualità e sicurezza, ambiente e territorio, sono le parole d'ordine che snocciola Fino che ha sottolineato il fatto di come non ci siano stati nel corso del triennio di attività né incidenti né emissioni inquinanti: «Per noi lo sviluppo sostenibile è sì fare impresa - ha detto - ma farlo nel rispetto delle norme ambientali e dei massimi livelli di sicurezza, in maniera seria e professionale». «Abbiamo creato un terminale con una gestione integrata e un sistema molto attento di tutta la attività. Questo significa anche prevenzione degli incidenti. La fiducia che per noi è centrale, va guadagnata». L'amministratore delegato ha poi aggiunto che nel primo rapporto su sicurezza ambiente e aspetti socioeconomici, di Olt, «si è evidenziato come in questi tre anni, sotto il continuo monitoraggio degli enti preposti, ha fatto registrare prestazioni del tutto rassicuranti dal punto di vista della sicurezza e della salvaguardia ambientale». Ottimi risultati che non faranno mancare un processo di miglioramento che è teso ad esempio a ottenere la certificazione Lmas. Per gli aspetti socio economici poi, Fino ha confermato che l'azienda, oltre al contributo economico stimato di 400 milioni nei venti anni di attività previsti a Livorno, e che continuerà a garantire, proseguirà nel suo percorso di integrazione sul territorio. «I nostri impegni sono tesi a mantenere i livelli elevati di standard di sicurezza e a migliorare ulteriormente le performance ambientali», ha concluso Fino.

Il Gnl diventerà fundamenta-

le nel prossimo futuro anche in chiave di riduzione delle emissioni (entro il 2025 Bruxelles impone che i porti "core" come Livorno dovranno essere dotati di impianti per la fornitura di Gnl), ma è necessario creare una filiera che oggi non c'è: depositi costieri, bittoline che trasportano il Gnl, e la location del terminale che facilita in qualche modo questa impostazione.

Poi il via alla prima tavola rotonda a cui dopo l'intervento di Liliana Paneli, del Mise, direzione generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e per le infrastrutture energetiche, che ha tracciato lo stato dell'arte, mentre Massimo Provinciali, segretario generale dell'Autorità di sistema ha parlato dei progetti messi in campo dall'Authority per arrivare a costruire il deposito costiero e la filiera di approvvigionamento a Livorno. Provinciali ha accennato anche al futuro del mondo crocieristico, che sta investendo sul gas, come dimostrano - ha detto - le nuove commesse, 25 navi da Carnival e Msc alimentate a Gnl: «Dobbiamo attrezzarci a banchina anche per l'approvvigionamento e farci trovare pronti», ha detto Provinciali. Dal ministero dell'Ambiente Xavier Santiapichi, della commissione nazionale che autorizza e controlla l'impianto, ha sottolineato come i dati del rapporto di Olt siano esattamente in linea con le autorizzazioni e che in questi primi anni di funzionamento dell'impianto non sono mai state riscontrate problematiche di carattere ambientale.

# Rossi accelera sulla Darsena Europa

Nogarin: «Interventi in ritardo, ma resto fiducioso». Sull'ospedale il governatore rilancia: «Ristrutturare non va bene»

### LIVORNO

«Chiedo che sulle vicende portuali non si perda ulteriormente tempo, anche perché ne abbiamo atteso fin troppo. Vorrei che tra quindici giorni le questioni sul tappeto fossero chiarite (tutte e ci dotassimo di un cronoprogramma attraverso il quale permettere ai cittadini di prendere visione dello stato in cui si trovano le varie questioni e a noi di poterne monitorare i tempi di attuazione».

E' con questa dichiarazione di intenti che il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ha concluso i lavori della cabina di regia territoriale per la realizzazione dell'Accordo di programma per Livorno.

Numerose le questioni al centro dell'incontro, porto, bacini ospedale le principali.

**PORTO.** La gara per la piattaforma Europa è stata prorogata al 30 settembre a causa delle numerose richieste pervenute e dell'interesse mostrato da vari soggetti. Rossi ha detto che per

la realizzazione dello scavalco siamo alla fase conclusiva e che sono stati presi accordi con Rfi perché i lavori partano nel 2018 anche a seguito di un protocollo generale sulle ferrovie in Toscana da firmarsi entro l'estate.

E' in atto una verifica del progetto alla luce delle nuove normative per quanto riguarda il tema del dragaggi. Rossi ha ricordato come la Regione abbia messo a disposizione da tempo 25 milioni per la realizzazione dell'opera, di cui 12,5 già nel bilancio 2017 e che, nel prendere atto di una decisione di project review questa debba concludersi senza intollerabili slittamenti di tempi.

**OSPEDALE.** Uno dei temi sollevati nell'incontro è stato quello dell'ospedale. Rossi ha detto che si preoccuperà di dare una risposta definitiva e in tempi rapidi perché «la strada della ristrutturazione non è quella migliore per dare ai livornesi ciò di cui hanno diritto: un ospedale moderno e adeguato alle loro esigenze, come accade nel resto della Toscana. Ce ne facciamo

carico. - ha promesso il presidente - Faremo incontri con il Comune per risolvere la questione e dare ai livornesi risposte definitive e corrette».

**BACINI.** E' stata infine affrontata la questione del bacino di carenaggio, rispetto alla quale è stato deciso il coinvolgimento di Comune e Provincia, chiamati insieme all'Autorità portuale a fare in modo di sbloccare la questione attraverso la rimozione della nave che attualmente lo occupa.

**NOGARIN: INTERVENTI IN RITARDO.** «Nel complesso gli interventi sono molto in ritardo ma io rimango fiducioso che presto vedremo la luce in fondo al tunnel - ha commentato il sindaco Filippo Nogarin, presente all'incontro con Rossi -. Ora dobbiamo cercare di stringere. Ben venga dunque la proposta di riunire la cabina di regia una volta al mese».

In particolare sulla Darsena Europa, Nogarin ha dato una lettura diversa rispetto al governatore: «Il Governo ha posticipato al 30 settembre la scadenza del ban-

do di gara per avere il tempo di rivedere il progetto nell'ottica di un generale ridimensionamento dei porti del Mediterraneo - ha detto -. Quello che dobbiamo evitare a ogni costo è di costruire l'ennesima cattedrale nel deserto: se i traffici che devono sostenere l'investimento sono stati sovrastimati, e ci ormai conclamato, occorre fare i necessari correttivi. Ma bisogna farlo in fretta».

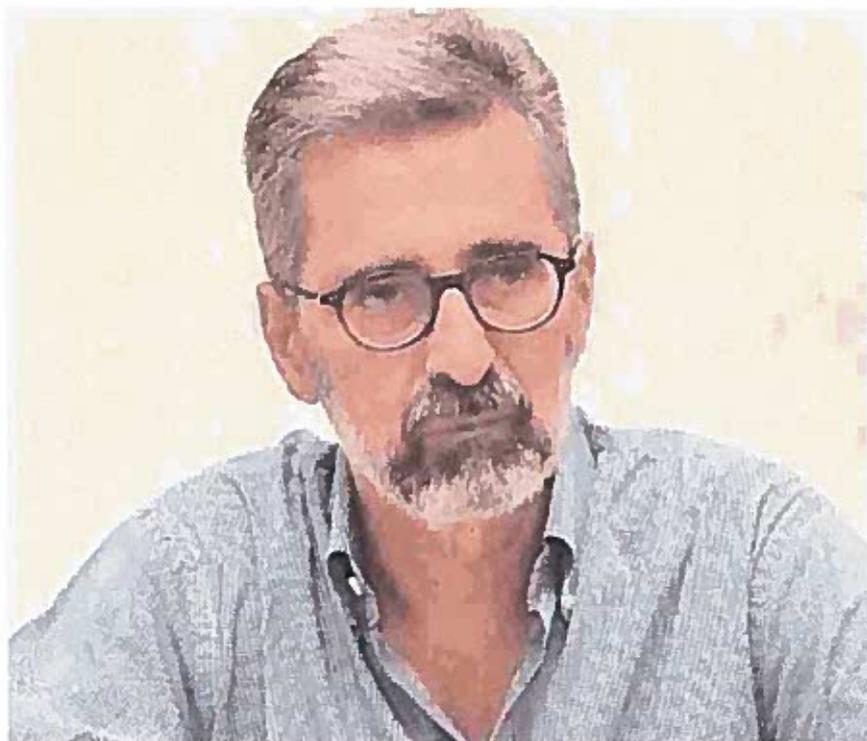
Il primo cittadino ha anche invitato la Regione a discutere, nel corso di questi incontri della cabina di regia, anche della riattivazione dei bacini di carenaggio. Come detto, il governatore Rossi ha sposato la richiesta del sindaco e aggiunto che accender i riflettori anche sui progetti di formazione per i lavoratori.

**ZONA FRANCA.** Infine, dopo la notizia che Trieste stata dichiarata zona franca doganale, i componenti della cabina di regia hanno deciso di sollecitare nuovamente il ministero e l'Agenzia delle dogane per dare attuazione alla previsione dell'articolo 4 dell'Accordo di programma, che prevedeva appunto l'istituzione di una zona franca doganale a Livorno.



Le vasche di colmata, alla radice della nuova Darsena Europa

## Gli ostacoli alla crescita



### Porto Livorno, la Regione preme per la piattaforma Europa Piombino-Aferpi, serve una svolta

**IL TEMPO** è nemico e, riguardo a certe scelte, è necessario far presto. In Regione si è svolta la riunione della cabina di regia per fare il punto sull'accordo di programma che riguarda le aree di crisi industriale di Livorno e Piombino. Territori strategici, con questioni delicate in ballo, tra posti di lavoro e progetti di sviluppo. Riguardo a Livorno il presidente Rossi ha chiesto tempi rapidi per la realizzazione della piattaforma Europa, adesso a rischio «ritardo» a causa della verifica del progetto che dovrà essere eseguita dopo il cambiamento di alcune normative in materia di escavi a livello governativo. «È una priorità per la città» ha evidenziato il consigliere del governatore, Gianfranco Simoncini. Entro la fine di luglio ci sarà infatti un tavolo nazionale dove al ministro Del Rio verranno chieste rassicurazioni proprio in tal senso. Intanto, grazie ai protocolli di insediamento, si dovrebbero sbloccare quasi 100 nuovi posti di lavoro. Questo se tutti i progetti verranno approvati. Questione Piombino-Aferpi: Rossi ha spiegato che «pur apprezzando il lavoro fatto per l'addendum, credo che complessivamente non ci sia la dovuta attenzione né per Aferpi né per la costa toscana».

## AREE DI CRISI: GLI SCENARI

### IERI IN REGIONE

A FIRENZE LA RIUNIONE DELLA CABINA DI REGIA TERRITORIALE PER L'ACCORDO DI PROGRAMMA

### I PARTECIPANTI

ROSSI, GRIECO, CECCARELLI, BACCI, NOGARIN, SIMONCINI, DE FILICIAI, NOCCHI, GAZZETTI



## 'Verifica' del progetto, incubo slittamento

di PAOLO BIAGIONI

- LIVORNO -

Il TEMPO stringe, e l'imperativo è uno solo, obbligato: «accelerare». Darsena Europa, ma anche gara dei bacini, zona franca doganale e situazione occupazionale. Questi i temi principali affrontati ieri durante la cabina di regia territoriale per la realizzazione dell'accordo di programma svoltasi in Regione. Al tavolo il presidente Rossi, i sindaci Nogarin e Bacci, gli assessori Grieco e Ceccarelli, il consigliere provinciale De Filiccia e il consigliere del presidente Rossi, Gianfranco Simoncini. Al centro del dibattito la vicenda della piattaforma Europa, la cui scadenza della gara per la realizzazione è stata prorogata al 30 settembre mesi fa da Galliani. Molte le richieste pervenute, tan-

ti i soggetti interessati. In mezzo a tutto ciò una verifica del progetto su indicazione del governo che, si augura il consigliere provinciale Jari De Filiccia, «speriamo non cambi il corso delle cose visto che la piattaforma Europa rappresenta un'opportunità e la realizzazione è nell'interesse di tutti». Il governatore Rossi ha chiesto «di non perdere altro tempo», mentre il sindaco Nogarin ha aggiunto: «Se, come ci è stato detto, occorre fare dei correttivi bisogna farlo in fretta».

TEMPI rapidi che, come temuto, dovranno esserci anche per lo sblocco della gara dei bacini di carenaggio. C'è una nave, l'Urania, che deve essere rimossa. E un accordo, con l'armatore, che ancora non c'è. Su questo punto intesa totale tra tutte le parti in causa per

sollecitare la rimozione, sarà compito degli enti, Provincia e Comune, far sì che le cose vengano fatte con rapidità. Notizie positive arrivano invece per quel che concerne il bando Invitalia, le assunzioni e l'erogazione dei finanziamenti alle aziende che ne hanno fatto richiesta.

A LIVORNO, nel caso in cui tutte le formalità del caso vadano nel verso giusto, ci saranno 90 posti di lavoro. La Regione in tal senso ha erogato un contributo di 3,8 milioni, ad ora sono in corso di definizione 8 progetti e sono disponibili altri 6,2 milioni per altri 13 progetti presentati nell'ambito del bando Invitalia per i protocolli di inserimento. Un tema significativo è stato anche quello della creazione della zona franca doganale. In Italia al momento è pre-

sente solo nell'area di Trieste e l'obiettivo sarebbe quello di riuscire a crearla anche a Livorno, per snellire i tempi e abbassare determinati costi. «Si tratta di una possibilità prevista dall'accordo di programma». Entro la fine di luglio infatti proprio su questo tema e su quello della piattaforma Europa è stato ipotizzato un incontro con il ministro dei trasporti, Delfino Vanno capiti infatti i tempi di questa verifica, un mandato tale da assicurare che tutto questo non comporti ulteriori slittamenti. «La piattaforma Europa ha aggiunto Gianfranco Simoncini - è una priorità. La Regione ha investito dei soldi, ed è necessario che questa verifica non causi ritardi». Oggi a Roma Rossi e Simoncini, anche su questo, chiederanno rassicurazioni al ministro e la convocazione di un tavolo esecutivo.

### Sul tavolo



### La maxi-piattaforma

La gara è stata prorogata al 30 settembre, ma il cambiamento di alcune normative in materia di escavi ha indotto il governo a procedere con una verifica del progetto. C'è il rischio di un nuovo slittamento

### La gara dei bacini

C'è intesa tra Comune e Provincia per cercare di sollecitare l'armatore a rimuovere la nave Urania, bloccata dall'agosto del 2015, per consentire la gara per l'assegnazione della gestione dei bacini

### Dal ministro Delrio

Rossi e Simoncini oggi saranno al Ministero: il governatore chiederà formalmente un tavolo esecutivo per la fine di luglio dove poter chiedere i chiarimenti necessari sulle questioni portuali

## LA NOSTRA ECONOMIA

### RETE DI DISTRIBUZIONE

ENTRO IL 2025 ANCHE L'ITALIA DOVRÀ DOTARSI DI UNA RETE DI DISTRIBUTORI DI GNL SIA STRADALI SIA COSTIERI, SULLA BASE DELLE NORMATIVE UNIONE EUROPEA

# Il futuro dell'energia si chiama Gnl Crescono i numeri dell'Olt offshore

*Il terminal di Livorno oggi utilizzato al 12% della sua capacità*

**SOSTENIBILITÀ** ambientale nello sviluppo: possibile con le moderne tecnologie, anzi già prevista con le leggi europee e con il loro recepimento a livello nazionale. Così ieri mattina, in stretta sintesi, l'analisi delle strutture energetiche basate sull'utilizzo del Gnl (gas naturale liquefatto) partendo dal rigassificatore della Olt Toscana offshore in funzione ormai da tre anni al largo della nostra costa. Sulla base del rapporto della stessa Olt su sicurezza, ambiente e territorio, si sono confrontati su due tavole rotonde tematiche i ministeri (Ambiente, Economia, Trasporti), esperti ambientali, Regione Toscana, Arpat, Capitaneria di porto, vigili del fuoco e centro interuniversitario di biologia marina. Sui temi specifici per il porto, dopo il saluto di apertura del presidente dell'Autorità di sistema Stefano Corsini e degli AD di OLT Alessandro Fi-

no e Silvano Calcagno, è intervenuto il segretario generale dell'Autorità Massimo Provinciali. Molto tecnici gli interventi, ma la sostanza dei lavori ha confermato che entro il 2025 anche l'Italia dovrà dotarsi di una rete di distributori di Gnl sia stradali sia costieri, sulla base delle norma-

tive UE. Oggi Livorno con il terminale Olt offshore è un po' la tesi di laurea della nuova disciplina, con un funzionamento ormai a pieno regime che ha confermato (Arpat testimonia) di non produrre né inquinamento marino né aereo; ma anzi di contribuire a limitare l'emissione di CO<sub>2</sub> nell'at-

mosfera. Il terminale di Livorno è uno dei tre in Italia, con La Spezia e Rovigo e anche se utilizzato al momento al 12% delle capacità contribuisce a calmierare il costo del gas, fornendo nello stesso tempo una importante riserva in caso di "picchi" di richiesta.

ANCHE il contributo sul territorio è importante: un centinaio di posti di lavoro, servizio di assistenza e vigilanza marittima affidato al gruppo Neri, 400 milioni di finanziamenti per 20 anni, compreso quello sull'apertura dell'Incile a Pisa, lavori su parchi verdi e studi sulla biologia marina. L'ammiraglio Vincenzo Di Marco della Capitaneria ha rilevato come l'OLT fornisca le linee-guida per lo sviluppo della rete marittima nazionale, anche sul piano della sicurezza. L'impegno adesso è utilizzare sempre più il GNL, in un progetto nazionale/europeo (Gann) che punta alla veloce crescita dei punti di rifornimento. Burocrazia italiana permettendo. A.F.



IN PLATEA Stefano Corsini, il primo a sinistra, presidente Authority

## Porto di Livorno ultimatum di Rossi "Piano tra 15 giorni"



TROPPI ritardi sulla nuova darsena di Livorno. Il presidente toscano Rossi, d'accordo per una volta con il sindaco Cinque stelle Nogarín, preme per accelerare i tempi. «Vorrei che tra 15 giorni le questioni sul tappeto fossero chiarite tutte e ci dotassimo di un cronoprogramma attraverso il quale permettere ai cittadini di prendere visione della situazione», dice il governatore nell'incontro convocato per fare il punto sulla realizzazione dell'accordo di programma per il porto. La gara per la piattaforma Europa è stata prorogata al 30 settembre per le tante richieste arrivate. Rossi ha detto che per la realizzazione dello scavalco sono stati presi accordi con le Ferrovie perché i lavori partano nel 2018 e ha ricordato come la Regione abbia messo a disposizione da tempo 25 milioni per la realizzazione dell'opera. «Sul riconoscimento della zona franca doganale stiamo segnando il passo. Si tratta di una possibilità prevista dall'articolo 4 dell'Accordo di programma, ma non siamo stati in grado di compiere progressi. Chiederò al ministero dello sviluppo economico di riunire un tavolo nazionale». Tra i temi sollevati nell'incontro anche quello dell'ospedale: Rossi ha detto che si preoccuperà di dare una risposta definitiva e in tempi rapidi perché «la strada della ristrutturazione non è quella migliore per dare ai livornesi ciò di cui hanno diritto: un ospedale moderno». Una battaglia, questa, vinta da Nogarín, che sul porto ha fretta di arrivare a una conclusione rapida. «Quello che dobbiamo evitare a ogni costo - sottolinea Nogarín - è di costruire l'ennesima cattedrale nel deserto: se i traffici che devono sostenere l'investimento sono stati sovrastimati, e questo ormai è conclamato, occorre fare i necessari correttivi, e in fretta»

## Toscana: Rossi, a Piombino troppe scelte strategiche ancora languono. Necessaria piattaforma unitaria

(FERPRESS) – Piombino, 5 LUG – “Sono troppe le scelte strategiche che languono. Pur apprezzando il lavoro fatto per l’addendum, credo che complessivamente non ci sia la dovuta attenzione né per Aferpi né per la costa toscana. E senza una piattaforma unitaria e condivisa sulla quale tutte le forze toscane puntino di comune accordo, non riusciremo a carvarne le gambe”.

E’ questa la sintesi e l’appello finale che il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ha rivolto ai partecipanti alla cabina di regia territoriale per la realizzazione dell’Accordo di programma per Piombino, convocata stamattina presso la presidenza della Regione.

Il presidente ha ripercorso le principali questioni sul tappeto, a partire da quella dell’addendum al contratto del 2015 siglato pochi giorni fa tra Aferpi e il liquidatore. Rossi ha detto di non essere ancora in possesso del testo sottoscritto dalle parti e di volergli dedicare una riunione specifica non appena tutti avranno avuto l’opportunità di leggerlo.

Ha comunque ribadito il suo giudizio positivo sulle parti di cui ha avuto notizia perché permette di “fare punto e a capo” e dà prospettive ai lavoratori e date certe a cui far riferimento, augurandosi che le banche italiane concedano finalmente i finanziamenti attesi dall’imprenditore algerino Rebrab. Ha detto poi che la prossima settimana ha in programma una riunione in Regione con il Comune e Aferpi per esaminare il progetto aziendale di pulizia e disinquinamento delle aree.

“C’è poi – ha proseguito Enrico Rossi – la partita che stiamo giocando con Bruxelles – alla Commissione aiuti di stato. Vale 30 milioni di euro e forse riusciremo a sbloccarli visto che quello per la realizzazione del forno elettrico è un progetto prototipale”.

Quella con Fidi Toscana è invece una partita da 20 milioni di euro, che potrebbero contribuire ad accrescere il circolante a disposizione di Aferpi, che ha da poco annunciato lo sblocco di altri 50 milioni di euro destinati a questo scopo. Vale invece 70 milioni di euro la questione bonifiche, che Regione e Comune hanno sbloccato. Ad ottobre si concluderà l’iter della variante e nel 2018 dovrebbero partire i lavori.

Appaiono buone le prospettive annunciate dalla Neri San Giorgio quanto al bacino di carenaggio, mentre Rossi ha detto di voler sollecitare fin dalla riunione di domani al Mise il ministero ad accelerare sullo smantellamento delle 20.000 tonnellate di navi militari.

Sempre domani il presidente chiederà se finalmente il Governo ha staccato l’assegno da 25 milioni di euro destinato a finanziare la cosiddetta bretella.

“Anche alla luce degli ultimi avvenimenti – questa la valutazione finale a conclusione delle riunioni dedicate oggi a Livorno e Piombino – resto più che mai convinto che anche per Piombino, come per l’intera costa toscana, serve una piattaforma unitaria e condivisa da tutti i soggetti in campo su cui tutti, ciascuno nel proprio ambito e secondo i propri ruoli e le proprie competenze, possa lavorare e premere per la sua realizzazione”.

Il presidente ha poi dato appuntamento a tutti i presenti per un nuovo incontro da tenersi nella seconda quindicina di luglio per fare il punto su tutte le questioni esaminate stamani, alle quali ha aggiunto l’annoso nodo della Tirrenica la cui realizzazione rappresenterebbe un punto di svolta per l’intera economia costiera.

## Assemblea Generale CIM. Le Regioni del Mediterraneo si incontrano a Napoli il 6-7 luglio

(FERPRESS) – Napoli, 5 LUG – La Regione Campania ospita a Napoli l'Assemblea Generale della CIM della Conferenza delle Regioni Periferiche e Marittime (CRPM) della quale ricopre la vicepresidenza, nonché la co-presidenza insieme alla Regione Occitania del gruppo di lavoro sulla Coesione Economica e Sociale.

I lavori avranno inizio nella mattinata del 6 luglio con la riunione della task force sulla Cultura e il Turismo Sostenibile attiva nell'ambito del gruppo di lavoro sulla coesione e proseguiranno con il meeting del gruppo "Trasporti e Politica Marittima Integrata", che avrà come focus l'Economia blu e la Carta di Bologna, assi portanti della strategia di sviluppo e crescita della Regione.

Più di cento ospiti, tra tecnici e rappresentanti politici, provenienti da circa quaranta Regioni del Mediterraneo, parteciperanno ai lavori dell'Assemblea che apriranno le porte, nella giornata del 7 luglio, a tutti gli stakeholder esterni che vorranno confrontarsi per contribuire a definire la posizione delle Regioni nell'ambito del grande dibattito sul futuro della politica di coesione aperto in ambito UE lo scorso 26 giugno in occasione del Forum sulla politica di coesione svoltosi a Bruxelles.

Sarà questa una prima occasione per confrontarsi sulle prospettive aperte anche per le Regioni dalla Strategia europea del Mediterraneo Occidentale, dalle sfide che pesano sul futuro della politica di coesione europea e sulla cooperazione multivello nel Bacino Mediterraneo che in questi giorni, anche grazie alla grande sfida dei fenomeni migratori, acquisisce una rilevanza strategica anche rispetto al mondo Sub-Sahariano.

Si tratta di un'occasione importante per riaccendere il dibattito su temi di attualità (Piano Juncker, occupazione, giovani e mercato del lavoro, lotta contro le diseguaglianze, migrazioni, ambiente, clima ed energia etc.) che, si svolgerà nella sede della Fondazione Mediterraneo che, oltre ad ospitare il Museo della Pace, ha rivestito un ruolo fondamentale proprio nella nascita della stessa CRPM.

Tra gli ospiti, il Presidente albanese del Consiglio di Tirana, della Regione greca Dytiki Ellada, il Governatore dell'Isola di Ioannina, il Presidente del Consiglio Regionale di Dakhala Oued Eddahab (Marocco), della Regione di Marrakech-Safi (Marocco) e del Consiglio Regionale di Rabat-Salé-Kenitra (Marocco), gli assessori di 12 Regioni italiane e di altre Regioni della Francia, Spagna e Grecia.

## Ecco il gasdotto che piace alla Regione Puglia: approdo a Lendinuso

Il punto di approdo del nuovo gasdotto Albania-Puglia è Lendinuso, territorio del Comune di Torchiarolo, la società è italiana, e il progetto è allo fase di Sia, Studio di impatto ambientale, cioè quello di parte dell'azienda



Due tavole del progetto Eagle Lng e alcune immagini della costa di Lendinuso

BRINDISI – Il punto di approdo del nuovo gasdotto Albania-Puglia è Lendinuso, territorio del Comune di Torchiarolo, la società è italiana, e il progetto è allo fase di Sia, Studio di impatto ambientale, cioè quello di parte dell'azienda. Ci sarà poi la trafila presso il Ministero dell'Ambiente. Ma la Regione Puglia e il Gruppo Falcione ritengono di doverlo presentare prima a Roma piuttosto che nel territorio che potrebbe essere interessato dal punto di sbarco di questa nuova condotta sottomarina. “Tanta è la considerazione di Michele Emiliano per il territorio brindisino, e tanta è anche la consistenza della rappresentanza elettiva nazionale e regionale di questa provincia”, dicono dai movimenti ambientalisti locali.

Un trattamento ben diverso, in effetti, da quello riservato alla provincia di Lecce per la vicenda Tap. Ma Emiliano aveva avuto modo di dire che Tap doveva essere spostato a Brindisi, dove ci sono aree “già compromesse”, quindi cos'altro attendersi. E non è neppure chiaro, a questo punto, se la Regione Puglia sia d'accordo o meno sulla strategia che vuole il suo territorio trasformato in piattaforma di sbarco di questi ed altri gasdotti. Ma intanto domani, giovedì 6 giugno, la sede della Regione Puglia in via Barberini 36 a Roma farà da proprio piattaforma di lancio per il progetto Eagle Lng. Interverranno Michele Emiliano, presidente Regione Puglia; Edmondo Falcione, presidente Gruppo Falcione Eagle Lng; Fabio Greco, managing director Eagle Lng.



Progetto che consiste in una nave-rigassificatore di 170-215 metri ormeggiata davanti alla costa albanese, della potenzialità di 8 milioni di metri cubi di metano l'anno, incrementabili a 10; di una condotta sottomarina di 110 chilometri dal rigassificatore galleggiante alla costa di Lendinuso, con punto massimo di profondità di 815 metri; di 18 chilometri sulla terraferma dal punto di approdo all'interconnessione con la rete Snam in territorio di Brindisi. La condotta avrà un diametro di 28-32 pollici nel tratto sottomarino, e di 36-42 pollici in quello emerso.

## - segue

---

La Regione Puglia lancia così la notizia: “Il presidente Michele Emiliano parteciperà domani, giovedì 6 luglio, a Roma, alla conferenza stampa di Eagle Lng Terminal & Pipeline, per la presentazione del progetto di interconnector italo-albanese finalizzato alla realizzazione di un terminale di importazione e rigassificazione di Gnl (Gas Naturale Liquido) costituito da nave Fsrु ancorata in Albania e pipeline sottomarina per il trasporto del gas, in direzione italiana, e approdo in Puglia, a sud di Brindisi”.

“Il progetto Eagle LNng, dall'anno 2013, è compreso negli annuali decreti direttoriali del Ministero dello Sviluppo Economico con cui è aggiornata la Rete nazionale dei gasdotti. L'Unione europea ha riconosciuto Eagle Lng quale progetto Peci (Project of Energy Community Interest), qualifica assegnata esclusivamente a dieci infrastrutture, per l'approvvigionamento di gas, ritenute strategiche per gli interessi energetici continentali”, precisa la nota.

Poi il comunicato diventa rassicurante: “Eagle Lng si fonda su un progetto a basso impatto ambientale, tanto in Albania (nave di rigassificazione ancorata a cinque chilometri da una costa pressoché disabitata e di scarsa rilevanza ambientale), quanto in Italia. L'approdo in Puglia, a sud di Brindisi, è stato individuato a seguito di Sia (Studio di Impatto Ambientale). Il percorso a mare della pipeline non attraversa posidonieti. L'area che potrebbe interessare l'approdo del gasdotto non ricade in aree protette, ha un basso sviluppo urbano ed è prossima alle reti stradali e al punto di connessione con la rete di trasporto di Snam Rete Gas”.

Par di capire, dal tono del comunicato, che presso la giunta Emiliano riscuota maggiore credibilità, nella rassicurazione circa l'entità degli impatti ambientali, il Gruppo Falcione piuttosto che il consorzio Trans Adriatic Pipeline, opera avversata dal governatore e dal Pd salentino in toto, oltre che dalle altre forze politiche leccesi e dai movimenti ambientalisti locali. Forse perché uno tocca San Foca e l'altro le “già compromesse” terre a sud di Brindisi? Chissà quando Emiliano ne verrà a parlare da queste parti.

Brindisi, come Taranto, anche alla luce dei dati dei report epidemiologici, ha necessità di ragionare sul processo di decarbonizzazione che Emiliano cita spesso, sul collegamento con gli accordi di Parigi, con i risvolti ambientali ed occupazionali, e sulla effettiva possibilità di sostituire una fonte se fossile come il carbone con il gas (altra fonte fossile), o se invece la strada possa e debba essere un'altra. La questione dei gasdotti va inserita in questo contesto e non si possono lasciare i temi degli assetti energetici, occupazionali e ambientali del futuro a pressioni localistiche.

La notizia del progetto Eagle Lng risale a molti mesi addietro. Quindi la Regione Puglia ne dovrebbe essere a conoscenza da altrettanto tempo, forse anche quando il presidente Michele Emiliano parlava di spostare tra Lendinuso e Casalabate il punto di approdo del gasdotto Tap: due terminal di gasdotti in un paio di chilometri? Senza contare che il progetto del Gruppo Falcione che tocca Lendinuso ha fatto gridare allo scandalo non pochi politici leccesi: per Tap quel sito era impraticabili visti i vincoli ambientali, e per Eagle Lng no?

Si può essere abituati alle industrie quanto si vuole, si può essere laici e realisti rispetto agli impatti di un gasdotto (e i brindisini lo sono stati quando Tap alcuni anni fa presentò le sue ipotesi riguardanti questo territorio), si può persino, come accade, impegnare la migliore delle banchine commerciali del porto per fare da deposito alle tubazioni di Tap perdendo ben altre opportunità, ma essere considerati da una parte interlocutori irrilevanti, e dall'altra “piano B” per liberare la politica leccese dal problema Tap, è forse un po' troppo anche per Brindisi.

## Pasqualino Monti a Palermo, primo giorno da presidente

**PALERMO** – Questa mattina Pasqualino Monti si è presentato di buonora al palazzo di via Piano dell'Ucciardone e ha preso possesso del suo nuovo ufficio di presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Da ora in poi oltre al porto di Palermo guiderà anche gli scali di Terrmine Imerese, Porto Empedocle e Trapani. Ha salutato dirigenti e impiegati ed è uscito poco dopo per impegni d'ufficio

Come è noto Monti negli ultimi anni è stato al vertice dell'Autorità portuale di Civitavecchia avendo ricoperto dal 2011 al 2017 prima la carica di presidente e poi quella di commissario dell'ente. Inoltre dal 2013 all'inizio del 2017 è stato presidente di Assoporti, l'Associazione nazionale che rappresenta tutti i grandi scali italiani, e membro della commissione nazionale per il Piano della logistica e dei porti. **Negli anni della sua presidenza il porto di Civitavecchia ha fatto quel salto di qualità che tutti si attendevano dal porto di Roma acquisendo nuove linee e clienti di livello internazionale: basta pensare alla Fiat e a Grimaldi. E proprio durante la presidenza a Civitavecchia Monti è stato oggetto di indagini giudiziarie determinate da "calunnie e fango" come ha definito lo stesso Monti certi veleni subiti.** Motivo per cui ha lasciato l'incarico dopo avere sporto quindici querele per falso, calunnia, violenza privata, tentata estorsione e dopo avere denunciato " il killeraggio a base di dossier infamanti e grossolani " a suo danno.

"Veleni " che il governo non ha valutato come un ostacolo per l'assunzione della presidenza a Palermo e così ha fatto anche la **Regione Sicilia** che ha dato il via libera alla nomina. Lo stessopresidente regionale, **Rosario Crocetta**, ha detto che Monti è "una persona capace, ha esperienza e ha titoli per ricoprire questo ruolo. E non c'è nessun motivo per dissentire dalla scelta del governo. " *Per quanto riguarda le questioni legali Crocetta ha dichiarato che dal ministero gli è stato riferito che sono ormai chiuse. E sul curriculum di Monti – ha aggiunto Crocetta - " non posso eccepire nulla "*. Adesso per Pasqualino Monti si apre un periodo nuovo mentre gli imprenditori portuali di Palermo si augurano di vedere il loro porto fare un salto di qualità come è avvenuto a Civitavecchia con Monti presidente.

**Roberto Nappi**

## Porti: a Pantelleria ripuliti i fondali a Scauri

In due interventi estratte oltre 6 tonnellate di materiale



(ANSA) - PALERMO, 5 LUG - Rifiuti di vario genere, per un peso complessivo di circa due tonnellate, sono stati rimossi dagli uomini della Guardia Costiera a Pantelleria nella seconda fase della bonifica del porto di Scauri. Complessivamente i due interventi (il primo lo scorso febbraio) hanno permesso di ripulire i fondali del porto, estraendo oltre 6 tonnellate di materiale pari a 102 ormeggi abusivi realizzati nel tempo.

Non essendo possibile individuare i proprietari, in accordo con l'autorità giudiziaria, non saranno sottoposti a sequestro ma saranno custoditi per essere legalmente riutilizzati per l'installazione di una catenaria pubblica, indispensabile arredo portuale recentemente autorizzato dall'assessorato regionale del Territorio e dell'Ambiente.

## Porti: tutto pronto a Marsala per approdo turistico

I lavori dovrebbero cominciare entro l'anno



(ANSA) - PALERMO, 5 LUG - Dovrebbero iniziare entro l'anno i lavori del nuovo porto turistico di Marsala, progettato dalla "Myr" dell'ingegnere Massimo Ombra. Tutto è infatti pronto per il via in quanto alla "Myr" mancano soltanto i due atti più importanti e definitivi: uno della Regione e l'altro dell'"Invitalia".

Di fatto la "Myr" è in attesa dell'atto formale di concessione dell'area portuale da parte della Regione (atto firmato nel febbraio dello scorso anno a Marsala) che prevede la concessione demaniale marittima del bacino portuale per la durata di 90 anni su una superficie complessiva di 316.863 metri quadrati, di cui 220.503 in acqua e 96.300 metri quadrati a terra e del decreto di finanziamento e poi, entro sei mesi, il via ai lavori.

## PORTO DI PALERMO, DAL TAR ARRIVA IL VIA LIBERA AL PIANO REGOLATORE

**PALERMO.** Il Tar di Palermo ha accolto il ricorso presentato dall'Autorità portuale, dando il via libera al piano regolatore del porto del capoluogo siciliano. Tra l'ex sindaco Diego Cammarata e l'Autorità portuale del tempo era stata firmata un'intesa per la gestione del porto e anche dei porticcioli turistici. Il sindaco Leoluca Orlando aveva impugnato questa intesa e con una serie di provvedimenti del consiglio comunale è stata rimessa in gioco l'intera gestione delle strutture portuali. Contro tutti i provvedimenti l'Autorità portuale ha presentato un ricorso al Tar. Il nuovo piano regolatore dal 2012 si trova all'assessorato al Territorio e Ambiente per avere le valutazioni di impatto ambientale. Più volte la Regione Sicilia aveva ribadito che attendeva il ricorso al Tar per potere esaminare il piano.

## Sicilia occidentale, arriva Monti

**PALERMO.** Si è insediato il nuovo presidente dell' **Autorità portuale** di sistema della Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti**. Nato a Ischia nel 1974, laureato in Scienze Statistiche ed Economiche presso l' **Università La Sapienza** di Roma, con un **Master in Banking and Finance** presso la **Fondazione Cuoia** (**Centro Universitario di Organizzazione Aziendale**), ha guidato prima da presidente quindi da commissario il porto di Civitavecchia dal 2011 al 2017. Dal 2013 al 2017 presidente di **Assoporti**, l' **associazione nazionale** che rappresenta tutti i grandi porti italiani, membro della **Commissione Nazionale per il Piano della Logistica e dei Porti**, è stato insignito dell' **International Business Award** dalla **Niaf**, **National Italian American Foundation** a Washington.

"Quella di governare il sistema dei porti della Sicilia occidentale - afferma Monti - è un' **impresa stimolante**: non appena insediato mi dedicherò a comprendere lo stato dell' **arte**, **analizzare potenzialità** e **confrontarle** con la **situazione dei mercati** nell' **obiettivo** di mettere a punto quanto prima un piano per **Palermo**, **Porto Empedocle**, **Termini Imerese** e **Trapani**.

## Immigrazione, Sinistra Comune: "Impediremo apertura hotspot"

Sinistra Comune esprime "profonda preoccupazione per le recenti dichiarazioni del Ministro Minniti sulla prossima apertura di ulteriori 6 hotspot in Italia, di cui uno a Palermo. Il fallimento del sistema hotspot è stato più volte denunciato da autorevoli organizzazioni e dimostrato con dati oggettivi: gli hotspot sono luoghi di violazione dei diritti, a cominciare da quello di chiedere asilo indipendentemente dal paese d'origine, e di clandestinizzazione delle persone. Sempre più migranti, dopo un trattenimento che supera sempre i tempi previsti dalla legge, vengono semplicemente abbandonati sul territorio con un ordine di allontanamento impossibile da ottemperare. Al porto di Palermo, fino ad ora è sempre stata garantita la presenza di un nucleo di associazioni indipendenti che ha potuto generosamente portare sostegno concreto oltre che monitorare le procedure di sbarco (durante le quali, peraltro, in obbedienza ai dettami dell' Ue, i migranti vengono tutti indistintamente indentificati)". Secondo Sinistra Comune "Non si può permettere che a Palermo venga vanificato quanto di buono è stato fatto, invece che affrontare le vere criticità legate all' apertura di grandi Centri di Accoglienza Straordinaria in luoghi isolati e privi di servizi, da cui i migranti naturalmente fuggono per rifugiarsi nelle grandi città come Palermo clandestinizzandosi o comunque potendo ricorrere solo a reti di solidarietà informale che oggi svolgono un ruolo fondamentale, a volte anche ostacolato dalle istituzioni. Come già dichiarato dal Sindaco Orlando, nessuna struttura con queste caratteristiche potrà sorgere a Palermo, città dell' accoglienza. Sinistra Comune si impegna a questo proposito a lavorare da subito a livello istituzionale per impedire, a partire dal blocco delle necessarie concessioni di urbanizzazione, che l' hotspot di cui parla il Ministro Minniti possa sorgere. E lancia fin d' ora una campagna di disobbedienza che porterà tanti e tante, se necessario, ad impedire costruzioni di questo tipo . La Carta di Palermo sarà difesa e i suoi principi attuati". Approfondimenti Migranti, a Palermo uno dei due hotspot previsti in Sicilia: "Pronti a opporci" 5 luglio 2017.

Dalle "dimenticanze" del Guardian al MuMe: parla l' assessore Signorino

## Messina turistica? «Una scommessa»

*«Ecco cosa stiamo facendo per passare da "un giorno" a "una settimana" in città»*

Messina è davvero fuori dai "giri" turistici, al netto di ciò che dice il Guardian? E qual è l' idea di turismo ha l' amministrazione Accorinti? Sono alcune delle domande più frequenti (insieme a tante altre) tra i cittadini. E da Palazzo Zanca si provano a dare delle risposte.

Lo ha fatto l' assessore al Turismo - e non a caso anche allo Sviluppo economico - Guido Signorino, mettendo nero su bianco in un lungo documento le azioni già compiute e quelle in cantiere. Partendo dai piccoli "casi" degli ultimi giorni: «Si è detto - è l' esordio - che Messina è stata cancellata dalla cartina geografica turistica dell' autorevole quotidiano inglese Guardian e che, dopo l' apertura in pompa magna del nuovo museo, i crocieristi andrebbero in tutti i luoghi della città, tranne che al MuMe. Anzitutto, può essere "cancellato" da un elenco chi, prima, ne faceva parte. Purtroppo, nel caso di Messina, la nostra città non è mai stata nell' elenco delle località turistiche, ma si è sempre rivelata località di passaggio».

Inoltre, «ricordiamo che i crocieristi non sono "turisti": il turista è chi si ferma in città almeno con un pernottamento. I flussi dei crocieristi sono però una grande risorsa e l' obiettivo che ci siamo posti è trasformare il crocierista in turista. Per questo, in sinergia con l' Autorità portuale, il Cruise terminal Msc e in collaborazione con l' Istituto Jaci abbiamo attivato un desk di accoglienza che, avviato sperimentalmente a novembre 2016, è a pieno regime da aprile di quest' anno. Personale qualificato e competente nelle lingue straniere accoglie allo sbarco i crocieristi fornendo informazioni sulle bellezze, le attrazioni e i servizi per il turismo offerti dalla città. Ai visitatori è offerta una cartina della città (altra mappa è anche disponibile in app scaricabile), realizzata in collaborazione con la Città metropolitana, che dà orientamento nelle escursioni. Il servizio è molto apprezzato dai crocieristi e dalle compagnie di navigazione».

Il capitolo Museo è strettamente connesso: «L' apertura del nuovo Museo regionale ha trovato proprio nel desk il punto di maggiore valorizzazione, con la diffusione del materiale informativo e la riproduzione (voluta dal sindaco e in corso di stampa) di un particolare a grandezza naturale di un dipinto del Caravaggio da esporre a corredo del desk. Lo stesso Museo conferma che, a differenza di quanto affermato, i crocieristi affluiscono numerosi al MuMe, anche grazie al collegamento diretto via

## -segue

---

tram». Tassello, precisa Signorino, «di una strategia più ampia, che mira a far guadagnare sul campo alla città l' inclusione a pieno titolo nei circuiti turistici più importanti del Paese».

Alcune "mosse" sono già in itinere: «Abbiamo in programma con l' Atm un sistema di trasporti che preveda quattro offerte: una linea dedicata ai Forti Umbertini, una dedicata ai musei ed esposizioni della città (MuMe, Gallerie, Museo del '900, Tesoro del Duomo), una verso Capo Peloro (anche per il Museo Macho) e, in accordo con le associazioni di categoria, la valorizzazione della tramvia anche per i circuiti commerciali del centro cittadino. Secondo le indicazioni del laboratorio turistico, stiamo approntando un sistema di cartellonistica e indicazioni stradali per facilitare il godimento della città. Messina è inserita nei circuiti del "turismo lento" (Cammini Francigeni, "Gratia Plena") e l' amministrazione sostiene l' istituzione del Parco dei Peloritani».

C' è un solo modo, secondo Signorino, «per passare da "un giorno a Messina" a "una settimana a Messina"» e la "ricetta" prevede che la città si presenti «come il centro metropolitano di una offerta turistica ampia e attraente. È una scommessa alla portata - conclude l' assessore - che possiamo insieme vincere per la città».(seb.casp.)

L' affondo di Forza Italia

## «Quella recinzione che "nega" il porto»

milazzo Nuova "bordata" di Forza Italia nei confronti dell' **Autorità portuale**. Oggetto della protesta ancora una volta la recinzione del porto che in pratica ha finito per rappresentare una realtà a sè stante rispetto alla città. Tutto l' opposto di quella che Milazzo è sempre stata: una città fiera del suo water front. E i rappresentanti "azzurri" guidati dall' ex sindaco Lorenzo Italiano e dal capogruppo consiliare Alessio Andaloro, che a dire il vero sin dal primo momento si sono opposti a questa iniziativa, trovando peraltro poco supporto nelle altre forze politiche, adesso tornano alla carica. «L' **Autorità portuale** ha snobbato il consiglio comunale - affermano in una nota - rifiutandosi di portare i progetti in Aula così come abbiamo richiesto nei mesi scorsi. Ha "regalato" alla città un progetto a scatola chiusa caratterizzato da una barriera mortificante per i milazzesi che vivevano quasi in simbiosi con il loro porto. Basta ricordare che tutti da bambini siamo stati sul molo a pescare o a fare delle passeggiate con i nonni. Si parla di sicurezza - proseguono Italiano e Andaloro - ma se ciò fosse vero in tutti questi anni si potevano mettere delle barriere provvisorie. Un tecnico dell' **Autorità portuale** giustifica tutto ciò con la puerile scusa che le navi da crociera diversamente non attraccerebbero a Milazzo e che c' è necessità del porto chiuso per far scendere in banchina i passeggeri. E a Lipari dove la nave resta in rada cosa succede? E in Costa Azzurra i porti turistici sono forse chiusi con barriere da 2 metri. E poi - lo ribadiamo all' infinito - il Commissario straordinario venga a riferire al Consiglio comunale su cosa ha programmato e fatto finanziare nel piano triennale e in quello annuale per il porto di Milazzo. Che cosa sta succedendo per i lavori sulla banchina di via Tonnara? Forza Italia vuole risposte certe e immediate vista anche l' inerzia dei partiti che oggi governano la città. Facciamo chiarezza una volta per tutte su chi ha **autorizzato** la chiusura del porto. I partiti di maggioranza e i loro rappresentanti lo chiariscano alle centinaia di attività commerciali che vivono con il movimento da e per le isole Eolie». (r.m.)

## La Fiera riapre il primo agosto

*Un mese, aperta la manifestazione d'interessi*

Le offerte dovranno essere presentate entro il 20 luglio e contenere un programma di iniziative di tipo ludico, ricreativo, culturale e di aggregazione sociale. A giudicare quale delle proposte sia più adeguata allo spazio e al bando, sarà una commissione composta da un membro della Soprintendenza, della Capitaneria di Porto e dell'Autorità Portuale. A causa dei lavori di ristrutturazione di alcuni padiglioni e del portale principale, non tutta la cittadella è utilizzabile. Lo spazio è quello centrale, circa 11.800 metri quadri, con un solo ingresso, quello laterale. Costo del canone fino al 30 agosto 7500 euro. Con la presentazione del bando, l'Autorità Portuale chiude la disputa con il Comune per la migliore gestione possibile dello spazio fieristico. Negli anni scorsi era stato presentato un documento "condiviso" ed anche il programma degli eventi temperava le esigenze di rientro dalle spese (con i mercatini estivi tipici della fiera messinese post campionaria) e la possibilità di fare qualità e cultura. Quest'anno, dopo un estenuante tiramolla, non c'è stato accordo e l'AP, prima aveva deciso di tener chiusa l'area e poi è partita con questo bando autonomo per un mese, aprendo alla città la Fiera anche quest'estate.

Trapani

## Chiesti domiciliari per Fazio: oggi attesa la decisione

OOO Potrebbe arrivare già oggi la decisione del Riesame di Palermo sul ricorso presentato dalla Procura di Trapani contro la revoca dei domiciliari all' ex sindaco Girolamo Fazio, indagato per corruzione e traffico di influenze nell' ambito dell' indagine «Mare Monstrum», che vede indagato anche l' **armatore** Ettore Morace. Ieri i pm hanno insistito sulla loro richiesta di ripristino della misura cautelare. (laspa)

### TRAPANI, SENATRICE ORRU': "IL PORTO HA BISOGNO DI UNA GUIDA SICURA"

Da oggi comincia un' altra storia per il porto di Trapani e non solo. Si è insediato il nuovo presidente dell' Autorità di Sistema della Sicilia Occidentale **Pasqualino Monti**. Della nuova Autorità fanno parte i porti di Trapani, Palermo, Termini Imerese e Porto Empedocle. L' Autorità di Sistema è la parte centrale ed innovativa della riforma della portualità nazionale fortemente voluta dal governo Renzi ed ora gestita dall' esecutivo Gentiloni. Per la senatrice del Pd Pamela Orrù "rigore, rispetto delle regole, trasparenza e azioni concrete sono ciò che serve per rilanciare nel suo complesso, rispettandone le differenti peculiarità, la portualità, e le economie ad essa legate, della Sicilia occidentale. Il porto di Trapani ha bisogno di una guida sicura e competente che ne favorisca lo sviluppo. Sono certa che **Monti**, che ha affermato di giudicare la Sicilia un' area strategica per il Paese, saprà realizzare progetti importanti".

## Porti: a Catania spettacolo cantastorie accoglie crocieristi

Oltre duemila quelli che sbarcheranno da Celebrity Constellation

(ANSA) - PALERMO, 5 LUG - Domenica prossima, con un incontro su "Cantastorie e pupari nell'era digitale", al quale seguirà lo spettacolo "Orlando e la fata Morgana" a cura della Compagnia d'opra dei pupi "I Viola", saranno accolti gli oltre duemila passeggeri della nave da crociera Celebrity Constellation, che domenica farà tappa al porto di Catania.

Infine, andrà in scena lo spettacolo "A Sicilia e l'omini so" di e con il cantastorie Luigi Di Pino accompagnato dai musicisti Orazio Gallo (al basso), Marco Crisafulli (fisarmonica) e Alessio Cannata (tamburello e percussioni).

L'iniziativa nasce da una partnership tra Regione, associazione Il Cantastorie, Unione del Cantastorie, Comuni Amici e Catania Cruise Terminal e ha lo scopo di offrire ai visitatori un assaggio delle tradizioni. (ANSA).

Augusta

## La tendopoli dei migranti cambia zona

OOO La tendopoli per l' accoglienza dei migranti che dal 2013 si trova collocata su alcuni piazzali del porto commerciale di Augusta sarà delocalizzata in un' altra area, sempre dentro il porto, a fianco della palazzina degli uffici dell' Autorità di sistema del mare di Sicilia orientale, più decentrata, che può meglio garantire le operatività delle banchine. Il presidente dell' Autorità di sistema, Andrea Annunziata ha, infatti, chiesto alla prefettura di Siracusa di poter spostare la struttura, da molti considerata come un hotspot di fatto, che può contenere un massimo di 700 migranti sbarcati al porto prima di essere collocati nei centri di accoglienza, mache in passato ne ha ospitato anche più di 1000 contemporaneamente.

"Ho chiesto che ci diano quello spazio che può essere impiegato per altre attività, anche perchè ci sono di mezzo 40-50 posti di lavoro.

- ha detto Annunziata- Il prefetto mi ha assicurato che avrebbe delocalizzato la tendopoli in una parte, sempre dentro il porto, che può interessare di meno il traffico". Sulla stessa posizione il sindaco Cettina Di Pietro che da un lato ha ribadito che "Augusta non si può sottrarre al ruolo di accoglienza, un fenomeno che ci riguarda in prima persona", ma dall' altro "non si può mortificare lo

sviluppo economico". A maggio l' Autorità portuale ha appaltato, in via provvisoria, i lavori per la recinzione della tendopoli, definita "area provvisoriamente utilizzata per lo svolgimento di attività legate all' emergenza dei migranti" basandosi già sul progetto di delocalizzazione. Ad aggiudicarsela, su otto offerte arrivate, è stata la "Edil service" società cooperativa che ha offerto un ribasso di 22, 761 per cento per un importo di 41846 euro. (\*CESA\*)