



ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE



Dai Porti:

Venezia:

"...Paolo Costa conclude il mandato al porto di Venezia..."

(Corriere Marittimo, Informazioni Marittime)

Genova:

"...Concessioni, Roma da l'ok alla proroga..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Maritime Transport)

"...Genova rimarrà strategica solo con l'aiuto di big privati..."

(Il Secolo XIX)

"...Bene turismo e porto, ma l'industria pesante serve..."

La Spezia:

"...Assemblea pubblica di Confindustria..." (L'Informatore Navale)

Livorno:

"...Sistema portuale ai vertici nazionali per efficienza..."

(La Nazione Livorno)

"...L'ammiraglio Lazio in visita istituzionale alla Capitaneria..."

(La Nazione Livorno)

"...Authority, oggi blitz di Corsini..." (La Nazione Livorno)

"...Quella nomina no, per il governatore c'è il primo sgambetto..."

(Corriere Fiorentino)

"...Laghezza: porti toscani "congelati"..." (La Gazzetta Marittima)

"...Prime ipotesi di nuova governance dopo il cambio in gip..."

(La Gazzetta Marittima)

"...Il Tar di Firenze boccia l'Authority sull'esproprio di aree private portuali..." (La Gazzetta Marittima)

"...Godot e piattaforma..." (La Gazzetta Marittima)

"...Porto 2000, la gara agli sgoccioli..." (La Gazzetta Marittima)

"...Grandi Molini conferma i licenziamenti..." (Corriere Marittimo)

"...Scuotere le autorità locali e coinvolgere gli studenti..." (Il Tirreno)

Napoli:

"...AdSP Mar Tirreno Centrale: nominato Nino Criscuolo nel Comitato di Gestione in rappresentanza di Salerno..." (Ferpress, L'Informatore Navale)

"...Il piano senza darsena dei petroli..." (Il Mattino)

"...In crescita i porti Napoli e Salerno. Ma il "sistema" evidenzia alcune incongruenze..." (L'Informatore Navale)



INDICE



Messina:

"...Porto di Milazzo, quanto disinteresse da parte dell'Authority di Messina..." (Oggi Milazzo)

Catania:

"...Nuove concessioni al porto di Catania..." (Trasporto Europa)

Palermo:

"...Incendio in nave container al porto..." (La Repubblica.it)

Il Messaggero Marittimo Mensile

Paolo Costa conclude il mandato al porto di Venezia

VENEZIA- Paolo Costa, ha concluso il secondo mandato alla presidenza dell'Autorità portuale di Venezia, ieri per l'occasione ha tenuto una conferenza stampa con cui ha tirato un bilancio dell'attività del porto sotto la sua guida dal 2008 ad oggi, ricordato i risultati raggiunti e quelli non raggiunti. *"I risultati che abbiamo raggiunto in questi otto anni sono troppo belli per essere raccontati, senza dimostrazione di supponenza: diciamo che sono stato fortunato"*. Costa ha ringraziato tutti: dai dipendenti dell'ente, alle autorità, agli operatori portuali che *"hanno accettato la sfida di riportare Venezia sui mercati contendibili, coloro che hanno accettato la nuova rivoluzione portocentrica dei mercati"*. Nel corso del suo discorso Costa ha parlato della crisi economica e di come questa abbia fatto *"capire i punti deboli e i punti forti su cui puntare una volta che la crisi sarà finita. Ad esempio, a Porto Marghera abbiamo cercato di reinventare queste aree per riposizionarci su settori competitivi. Tutto questo lo abbiamo fatto risolvendo i due nodi della difficoltà di ingresso delle navi e della difficoltà di uscita delle merci, impiegando risorse ingenti con investimenti anticiclici"*. *"Lascio un progetto completo e coerente, in base al quale bisogna decidere, guardando al 2030, quali siano gli obiettivi massimi raggiungibili per container, ro-ro, rinfuse e crociere, perché abbiamo un potenziale di mercato altissimo"*. Il presidente uscente ha anche parlato dei *"dossier aperti, su questioni che avrebbero dovuto essere chiuse da tempo, ma che continuano ad andare su e giù, per incapacità di decidere e sottorappresentazione dei problemi di Venezia rispetto al Governo, visto che mettendo insieme il fatto che siamo il porto più vicino al Brennero e il punto più vicino al centro Europa per l'Oriente, siamo il punto di interscambio di maggior convenienza sulla Via della seta"*. Tra i dossier aperti, il terminal offshore Voops e *"l'idea che non si possa scavare in laguna è una delle più grosse fesserie"*. Paolo Costa, ex primo cittadino della città lagunare, siederà a breve nel consiglio della Fondazione Venezia, dove il sindaco, Luigi Brugnaro, l'ha chiamato per rappresentare l'Amministrazione Comunale.

Addio a Venezia. Costa: "Un bilancio estremamente positivo"

"Otto anni fa nessuno ci prendeva in considerazione, oggi siamo uno scalo di primo in Europa". E' un bilancio estremamente positivo quello che ha presentato **Paolo Costa**, presidente uscente dell'Autorità portuale di Venezia, nella conferenza stampa di fine mandato. Nonostante la difficile fase di recessione economica globale, ha sottolineato Costa, "il porto di Venezia con i suoi tre scali è riuscito a passare da un porto che nel 2008 nessuno conosceva a Roma e a Bruxelles ad un porto di primo piano a livello nazionale e inserito nel 2013 nella rete dei porti prioritari europei ed in questi giorni uno dei nodi primari dei traffici commerciali fra Europa e Cina distinguendosi anche in alcuni settori che hanno registrato sensibili tassi di crescita".

Punti deboli e punti forti

Sulla gestione degli otto anni, Costa ha spiegato: "abbiamo approfittato della crisi, cercando di capire i punti deboli e quali i punti forti su cui puntare una volta che la crisi sarà finita. Ad esempio, a Porto Marghera abbiamo cercato di reinventare queste aree per riposizionarci su settori competitivi. Tutto questo lo abbiamo fatto risolvendo i due nodi della difficoltà di ingresso delle navi e della difficoltà di uscita delle merci, impiegando risorse ingenti con investimenti anticiclici". "Oggi - ha sottolineato - abbiamo un sistema efficiente, in cui, ad esempio, anche se nessuno lo sottolinea a livello governativo, nel 2016 abbiamo visto uscire tanti treni quasi quanti Trieste, ma con un +46% e ulteriori capacità di crescita".

I dossier aperti

Tra i dossier aperti, il **[terminal offshore Voops](#)** (riguardo al quale "Venezia, Trieste e Capodistria devono ragionare insieme, nell'ottica delle potenzialità dell'Alto Adriatico"), la soluzione del passaggio delle crociere in Bacino San Marco ("il decreto Clini Passera sta per compiere cinque anni: in uno Stato di diritto, si applicano le leggi, mentre qui non si tiene conto che si dice che è l'Autorità portuale a dover individuare l'alternativa. E l'idea che non si può scavare in laguna è una delle più grosse fesserie"), ma anche il tema del mercato ro-ro con la Turchia (che prevede un privilegio per Trieste in base ad un decreto ministeriale del 1980) e quello della conca di navigazione.

Il percorso virtuoso

"Il porto di Venezia - ha concluso Costa - ha saputo in questi anni non solo reggere alla crisi economica mondiale e alle difficoltà produttive e manifatturiere del proprio mercato domestico e dei mercati contigui, ma ha anche recuperato un ruolo primario, che sembrava smarrito, a livello nazionale e europeo investendo in prospettiva anti-ciclica e avviando un percorso virtuoso per dare corpo ad una nuova alleanza fra porto, logistica e industria".

Concessioni, Roma dà l'ok alla proroga

Genova - Ora tocca a Palazzo San Giorgio. «Le Authority decidono in autonomia».

Genova - Il diavolo, soprattutto a Roma, sta nei dettagli. Mario Tullo, deputato del pd, ha chiesto al ministero dei Trasporti come intende procedere nella questione dell'allungamento delle concessioni chieste dai tre terminalisti genovesi (Spinelli, Sech e San Giorgio). E il governo ha risposto, sostanzialmente dando il via libera all'Authority. Perché il sottosegretario Simona Vicari scrive : «In ogni caso, le singole Autorità portuali sono le uniche deputate, nell'ambito del regime di autonomia assegnato loro dalla legge, ad effettuare valutazioni puntuali corroborate da una conoscenza approfondita della specifica e variegata realtà portuale locale». Quel «In ogni caso» conclude una risposta più articolata in cui il ministero forniva un serie di avvertimenti, spazzandoli però via con quelle tre parole. Palazzo San Giorgio ha quindi l'autonomia per poter procedere, visto peraltro che il percorso sembra ormai tracciato.

Il ministero svela anche che lo scorso ottobre la «direzione generale...ha invitato l'Autorità portuale di Genova a valutare l'opportunità dell'adozione dei rinnovi di concessioni demaniali anche sotto il profilo di possibili conseguenze in termini di decremento del volume globale del traffico portuale e/o di alcune sue componenti». Il messaggio però sembra piuttosto chiaro: **in assenza di regolamento - che si sta ancora scrivendo - l'Authority può procedere.** E nemmeno serve inviare per l'approvazione dell'allungamento delle concessioni, i documenti a Roma. Ora la palla torna a Genova.

Concessioni, Roma dà l'ok alla proroga

«Le **Authority** decidono in autonomia»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Il diavolo, soprattutto a Roma, sta nei dettagli.

Mario Tullo, deputato del pd, ha chiesto al ministero dei Trasporti come intende procedere nella questione dell'allungamento delle concessioni chieste dai tre terminalisti genovesi (Spinelli, Sech e San Giorgio). E il governo ha risposto, sostanzialmente dando il via libera **all'Authority**. Perché il sottosegretario Simona Vicari scrive: «In ogni caso, le singole Autorità portuali sono le uniche deputate, nell'ambito del regime di autonomia assegnato loro dalla legge, ad effettuare valutazioni puntuali corroborate da una conoscenza approfondita della specifica e variegata realtà portuale locale». Quel «In ogni caso» conclude una risposta più articolata in cui il ministero forniva un serie di avvertimenti,

spazzandoli però via con quelle tre parole. Palazzo San Giorgio ha quindi l'autonomia per poter procedere, visto peraltro che il percorso sembra ormai tracciato.

Il ministero svela anche che lo scorso ottobre la «**direzione generale...**» ha invitato **l'Autorità portuale** di Genova a valutare l'opportunità dell'adozione dei rinnovi di concessioni demaniali anche sotto il profilo di possibili conseguenze in termini di decremento del volume globale del traffico portuale e/o di alcune sue componenti».

Il messaggio però sembra piuttosto chiaro: in assenza di regolamento - che si sta ancora scrivendo - **l'Authority** può procedere. E nemmeno serve inviare per l'approvazione dell'allungamento delle concessioni, i documenti a Roma. Ora la palla torna a Genova.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Maritime Transport Daily Newsletter

DAL MIT VIA LIBERA A PROLUNGAMENTO CONCESSIONI

“In ogni caso, le singole Autorità portuali sono le uniche deputate, nell'ambito del regime di autonomia assegnato loro dalla legge, ad effettuare valutazioni puntuali corroborate da una conoscenza approfondita della specifica e variegata realtà portuale locale, ferma restando l'attività di vigilanza e di indirizzo generale del MIT”. Il sottosegretario ai Trasporti Simona Vicari risponde così all'interrogazione del deputato Pd Mario Tullo sul prolungamento delle concessioni del porto di Genova. Il ministero quindi dà il via libera al prolungamento delle concessioni, dando per concluso il procedimento dei terminal di Spinelli, Sech e San Giorgio che hanno richiesto da tempo l'allungamento. Nessun passaggio ulteriore al ministero, né serve l'attesa del regolamento spesso annunciato e mai scritto. L'Authority può così procedere “con l'autonomia assegnata dalla legge” al rinnovo delle concessione per i terminalisti.

«Genova rimarrà strategica solo con l'aiuto di big privati»

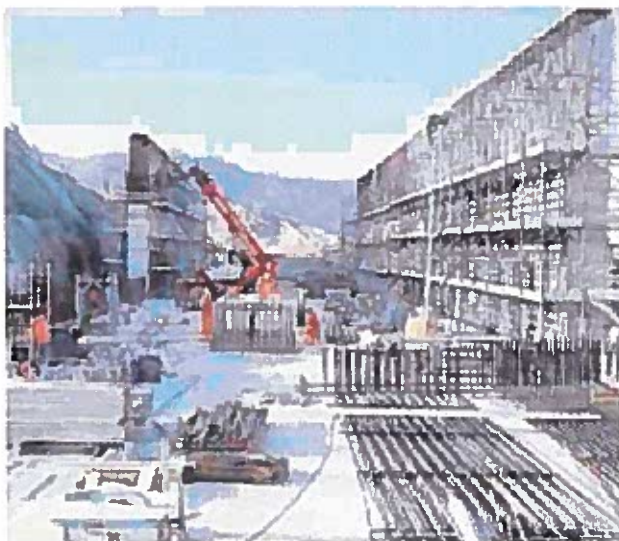
Signorini: «Il pubblico sostiene le opere quando vede interesse»

ALBERTO QUARATI

GENOVA. «Sulla Manica gli hanno riso dietro per 10 anni, ma alla fine hanno dimostrato di avere ragione. In Svizzera, la costruzione del tunnel di base è costata 16 miliardi di franchi svizzeri, dietro mandato di un referendum popolare. A Rotterdam raddoppiano il porto, i cinesi hanno comprato il Pireo». Tutto si può fare, dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini, «ma al pubblico serve il sostegno dei privati» che riescono a fare massa critica, finendola però con «la contrapposizione tra grandi scenari, come il Blue Print, e dossier già aperti. Questa sarà un po' la cifra della mia permanenza in questa città».

Signorini, torna sul fronte delle grandi infrastrutture - anche a seguito della visita in Cina del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, dove proprio Genova e Trieste sono stati presentati come terminali ideali in Italia per gli investimenti di Pechino nell'ambito del progetto sulla Nuova Via della Seta.

In linea con l'ottica delle partnership anticipata la



Un cantiere sulla linea del Terzo Valico

scorsa settimana dal *Secolo XIX-the MediTelegraph*, Signorini ha spiegato, intervenendo alla presentazione del libro «Il Cuore in Porto» dell'armatore Bruno Musso - che su Genova sono necessari investimenti del pubblico, dove chiaramente la forza della finanza privata non può arrivare (è il caso della Gronda, del Terzo valico e come dovrebbe essere per lo spostamento della diga foranea) ma soste-

nuti da soggetti privati «forti, in grado di reggere per tutto il tempo in cui gli altri moriranno», capaci quindi di sostenere il porto in grandi progetti che evidentemente non possono dare un ritorno immediato.

Quindi soggetti stranieri, come la Ichc, la più grande banca cinese al centro delle manovre della Via della Seta? «Sì, ma non solo - risponde a margine Signorini -. Soggetti

di grandi dimensioni sono presenti anche in Italia, penso ad esempio a un gruppo come Cavigio. I privati dovrebbero fare sentire il loro appoggio al pubblico, proprio per sostenerne gli investimenti e rafforzare quindi le strategie».

Musso lo ferma promettendogli di illustrare nel dettaglio il progetto del Bruco, nastro di trasporto continuo tra Genova e l'Alessandrino ideato una decina di anni fa insieme al professor Enrico Roscelli, cavallo di battaglia dell'armatore che considera il Terzo valico non utile al traffico merci, perché implica un'ampliamento del porto che comunque non terrebbe testa alle dimensioni di Rotterdam o Amburgo. Il Bruco lavorando a ciclo continuo trasferirebbe la merce oltre-appennino senza in sostanza senza aumentare le aree portuali.

Signorini gli risponde che i due progetti non si escludono e un po' provocatoriamente aggiunge che il commissario europeo al Corridoio Reno-Alpi, Pawel Wojciechowski, quando a settembre è venuto a Genova era rimasto sorpreso dall'abbondanza di spazi su cui giacciono l'Ivace Aeroporto,

quarati@ilsecoloxix.it
© HYPERMEDIACON DISTRIBUZIONE

Genova, riparatori in ansia per Ecs

Il cantiere San Giorgio al Porto: «Per il momento nessuna ripercussione»

Il fallimento di Emas Chiyoda Subsea (Ecs), compagnia marittima di Singapore, rischia di mettere in difficoltà il settore genovese delle riparazioni navali. Lo scorso anno infatti il cantiere genovese San Giorgio del Porto si è aggiudicato la commessa per la manutenzione di due mezzi offshore di Ecs, compagnia singaporeana-giapponese che opera nel settore delle installazioni offshore con una flotta di 40 unità. Il primo dei due mezzi, denominato "Lewek Connector", è arrivato a Genova il 16 novembre 2016 per una sosta di due mesi. La "Lewek Constellation", nave posa tubi e posa cavi, è arrivata il giorno successivo. L'ordine impiegherà circa 100 lavoratori, ma il valore della commessa è rimasto riservato. Ecs ha portato ieri i libri in tribunale, ma per quanto riguarda la nave in riparazione a Genova dalla San Giorgio precisano che «al momento, per il lavoro commissionato al cantiere, non ci sono problemi. I fondi sono stati stanziati, attualmente non ci sono ripercussioni».

Le difficoltà di Ecs sono diventate evidenti alla fine dello scorso gen-

naio, quando un creditore, la britannica Bibby Offshore, si è rivolta a un tribunale del Texas per reclamare un pagamento non avvenuto di circa 14,7 milioni di dollari. Il 23 febbraio Bibby è riuscita a ottenere dal giudice il sequestro di una nave di Ecs, la "Lewek Express", una posacavi molto simile all'unità in riparazione a Genova. Il giudice ha approvato il sequestro nonostante che Ecs avesse obiettato di non essere proprietaria della nave. Emas Chiyoda Subsea è una joint-venture partecipata al 40 per cento da Ezra Holdings di Singapore, al 35 per cento da Chiyoda Corporation al 25 dalla compagnia marittima Nyk, queste ultime due entrambe giapponesi. Il giudice ha deciso per il sequestro in quanto la nave, pur non appartenendo direttamente a Ecs, fa parte della flotta di Ocean Lion Shipping, una compagnia che fa capo al suo socio principale, Ezra Holdings. Il tribunale texano non ha invece accolto la richiesta da parte di Bibby di sequestrare una seconda nave, la "Anc Ambassador", che fa riferimento a un'altra società del gruppo Ezra, Emas Amc.

Il giorno prima del sequestro della "Lewek Express", il sito "Splash24/7" aveva riportato la notizia di una trattativa in corso per la vendita della quota di Nyk in Ecs (25 per cento) a due possibili acquirenti, le società Kristian Siem e Subsea 7. Un portavoce di Nyk detto che non erano stati raggiunti accordi e che la compagnia sta ancora discutendo su cosa fare della propria quota nella joint-venture, da cui ha ricavato una perdita di 114,1 milioni di dollari nel terzo trimestre dell'ultimo anno.

Per evitare che le richieste di sequestro negli Stati Uniti potessero moltiplicarsi, Ecs ha finalmente portato i libri in tribunale e chiesto di essere ammessa volontariamente al programma di ristrutturazione, in base al capitolo 11 del codice fallimentare statunitense. Contemporaneamente Ecs ha ricevuto un impegno per un aiuto finanziario di 90 milioni di dollari da Chiyoda Corporation e da Subsea 7. Il finanziamento, che dovrà essere approvato dal tribunale, servirà per sostenere la continuità operativa di Ecs e minimizzare l'impatto sui suoi progetti, ma renderà anche neces-

sari cambiamenti nella strategia dell'azienda. La compagnia afferma di avere raccolto commesse per un valore complessivo di 1 miliardo di dollari, ma le date in cui devono cominciare molti di questi lavori non sono ancora definite. «La compagnia - afferma un comunicato stampa di Ecs che intende rassicurare chi, come San Giorgio al Porto, è attento al destino futuro della società - crede che questo procedimento giudiziario sia nel maggior interesse dei soggetti coinvolti nella sua attività e che produrrà creazione di valore e una struttura del capitale sostenibile. Questo difficile, ma importante passo aiuterà una ristrutturazione trasparente della compagnia sotto la supervisione del tribunale fallimentare».

La "Lewek Constellation", la nave ormeggiata a Genova, è la più maggiore posa tubi e posa cavi mai costruita al mondo. È stata costruita in Vietnam poco più di due anni fa per velocizzare e rendere più sicuri i lavori di posa di una certa categoria di tubazioni, con circonferenze di media grandezza.

Alberto Ghisla

«Bene turismo e porto, ma l'industria pesante serve» / INTERVISTA

Genova - Lo scenario economico. La ricetta di Zampini (Confindustria Genova): il nucleo manifatturiero c'è, non va perso.

Genova - Prende un foglio e comincia a disegnare un cerchio più grande. È l'insieme dell'economia del territorio. Dentro poi **Giuseppe Zampini**, numero uno di Confindustria Genova sino ad aprile e presidente di Ansaldo Energia, descrive un nucleo più piccolo e scrive all'interno una cifra: 20. È la percentuale ottimale di industria "pesante" che serve perché l'economia funzioni. «E Genova già c'è in questa cifra, ora si tratta di difenderla ed eventualmente svilupparla».

La città ha virato però più sui servizi. Alla fine a produrre non è rimasto molto...

«Non sono d'accordo: quel nucleo di manifattura esiste ed è centrale. Va difeso. C'è Ansaldo Energia, ci sono Ilva, Fincantieri, l'alta tecnologia e le riparazioni navali».

Ma non rischia di essere una battaglia di retroguardia? Nel senso: giochiamo solo in difesa di quello che c'è già?

«Guardi l'attuale mix è ottimale e se valorizzato diventa poi un volano di spinta per il terziario. Pensi ai servizi ingegneristici: se c'è un buon humus industriale rappresentato da quel 20%, le *start up* poi partono. Ma dobbiamo anche evitare che le aziende che producono se ne vadano».

Cosa manca?

«Il nostro territorio stretto tra terra e mare è difficile. Bisogna creare connettività sia fisica, penso alle infrastrutture, sia tecnologica. Il soggetto lo puoi anche attrarre qui, ma poi devi garantirgli le condizioni per venire. Però, ripeto, il nucleo esiste già. Attorno a questi poi mettiamo i servizi. Ma se salta il nucleo, quello delle aziende che producono, parliamo di una città che è facile all'implosione».

-segue

Ansaldo Energia è dentro a quel nucleo, ma senza banchina rischiava di andarsene...

«Siamo riusciti a mantenere a Genova gli investimenti che altrimenti avrei dovuto portare via. Adesso dobbiamo risolvere il problema del cono aereo per installare le nuove gru, ma intanto siamo già pronti».

Torniamo al nucleo. Intorno cosa mettiamo?

«Genova può contare su diversi elementi. Ad esempio il turismo: ci sono segnali molto positivi. Poi dobbiamo consolidare alcune situazioni. Il porto - e penso all'area delle riparazioni navali - poi le aree ex Piaggio, quindi Ilva e il lancio del parco tecnologico degli Erzelli».

Tutti aspetti di cui si parla da molto tempo.

«C'è anche una novità: la sanità. Ci sono soggetti privati che stanno investendo, altri che potrebbero decidere di intervenire. Per i privati è già possibile valorizzare le strutture esistenti. E questo è un elemento di sviluppo per Genova, non possiamo trascurarlo».

Ma può essere così importante la sanità?

«Guardi che non parliamo solo di ospedali. Intorno c'è l'accoglienza e un segmento del turismo che possiamo cogliere, favoriti anche dal clima. Poi sanità vuol dire anche produzione di tecnologia e non solo».

Sul porto invece i progetti sulle riparazioni navali sono ancora al palo.

«Sul Blue Print serve un percorso diverso, poi ci sono progetti sulle riparazioni che vanno portati avanti. Come quello di Amico che è disponibile a discutere anche con altri soggetti. Tutto questo dice che però le prospettive per la città ci sono. Pensi anche la cultura: il Ducale fa da traino».

Tanto ottimismo, ma alla fine sembra che si muova poco.

«Perché dobbiamo smetterla di fare guerre tra guelfi e ghibellini».

Cioè?

«Ci frazioniamo in piccole battaglie: ai riparatori viene detto che lì non possono stare, sull'Ilva c'è indeterminatezza, sulle aree Piaggio l'unica soluzione è temporanea... Per fortuna abbiamo il nucleo che fa massa critica, mentre cerchiamo di risolvere il problema».

-segue

Ma le divisioni da cosa nascono?

«Abbiamo molte competenze che sono però coperte da un individualismo spinto, più che in altre zone d'Italia. Bisogna aiutare i vettori ad andare nella stessa direzione. Pensiamo alla Camera di Commercio: vorrei un progetto comune. C'è un obiettivo che va bene a entrambi, ma perché non lo conseguiamo? Questa domanda me la faccio».

Mettere i vettori nella stessa direzione sembra una sfida impossibile.

«Le racconto un episodio. Mi è stato chiesto tempo fa in incontro "ma lei va d'accordo con tutti?" Risposta: "Sì perché quelli che con cui non vado d'accordo, non ci sono più». Serve cioè una capacità di selezione. Ti poni un problema, individui la soluzione poi chi vuole seguirti, ti segue».

La Spezia: Assemblea pubblica di Confindustria

La Spezia, 28 febbraio 2017 - Martedì 7 marzo alle ore 14:30 si terrà al Centro Congressi di Villa Marigola l'Assemblea pubblica di Confindustria La Spezia dal titolo: **#LaSpeziacittàdidomani** Il valore del territorio nella sfida globale.

Nel corso dell'evento, imprenditori si confronteranno sulla competitività e attrattività del nostro territorio nella sfida globale, analizzando la situazione attuale e le prospettive future.

Per l'iscrizione all'evento: www.confindustrialspezia.progettidi rete.net

Il programma è in corso di definizione

clickare per ingrandire



La classifica

Sistema portuale ai vertici nazionali per efficienza

L'analisi del Sole24Ore

■ NELL'ULTIMO anno l'Italia è riuscita ad abbattere i tempi di sdoganamento delle merci, facendo un balzo in avanti nelle classifiche mondiali e arrivando al 92,6% delle dichiarazioni sdoganate entro 5 minuti. Un progetto che, scrive Il Sole 24 Ore, riconoscono anche gli operatori portuali e che deriva dal processo di digitalizzazione messo a punto dall'Agenzia dogane con la creazione del fascicolo elettronico. Un sistema che permette lo sdoganamento h24 con controllo online. Nella classifica regionale aggiornata al 31 dicembre 2016, lo scalo di Livorno è al terzo posto per efficienza, con il 91,3% di dichiarazioni sdoganate in 5 minuti. Solo Venezia (96,5) e La Spezia (91,6%) sono più veloci nel gestire il fascicolo elettronico. In un anno fa, l'efficienza del porto di Livorno è cresciuta in modo considerevole: 12 mesi fa, infatti, solo il 64,8% delle dichiarazioni veniva sdoganato entro 5 minuti.

L'ammiraglio Lazio in visita istituzionale alla Capitaneria

- LIVORNO -

VISITA ISTITUZIONALE ieri mattina alla capitaneria di porto di Livorno del comandante del Comando Marittimo Nord di La Spezia, Giorgio Lazio. Ad accoglierlo, il direttore marittimo della Toscana e comandante del porto di Livorno, Vincenzo Di Marco che lo ha accompagnato in visita alle infrastrutture ed ai mezzi della capitaneria dopo aver presentato l'assemblea del personale. Il comandante Lazio è stato poi accompagnato al Centro di Formazione specialistica delle capitanerie di porto di via Zambelli, dove ha incontrato i rappresentanti degli operatori portuali, i (Capo pilota del porto, Capo gruppo ormeggiatori, rappresentanti della società di rimorchio e degli agenti marittimi/raccomandatori) con i quali si è intrattenuto esaminando i diversi aspetti della vita portuale livornese. La visita si è conclusa infine con una colazione di lavoro insieme al sindaco di Livorno Filippo Nogarini, al commissario dell'Autorità portuale livornese Giuliano Gallanti e al comandante dell'Accademia Navale, Pierpaolo Ribuffo.

Authority, oggi blitz di Corsini Comitato di gestione in alto mare

Manca ancora la firma di Delrio: Livorno-Piombino, avvio a rilento

LIVORNO. UFFICIALMENTE parlando, è buio pesto. Ufficiosamente la notizia è che in attesa del decreto di Delrio, non ancora firmato, il presidente designato dell'Autorità di sistema portuale Stefano Corsini sarà oggi nella mattinata a Livorno e nel pomeriggio a Piombino per un primo contatto con le strutture delle due Authority. Il suo insediamento potrebbe aver luogo da lunedì 7 quando è previsto che di nuovo nei due porti tornerà da Roma ad incontrare gli operatori e gli esponenti del cluster portuale. Rimane intanto a far da "ponte" tra il commissario governativo Gallenti e il prossimo presidente Corsini il segretario generale Provinciali, che come noto è stato formalmente prorogato in carica fino a tutto marzo. Sono in molti a chiedersi il perché di questo allungarsi dei tempi per Livorno. Anche in relazione alla mezza dozzina di problemi urgenti che aspettano urgenti soluzioni: le gare dei bacini e della Porto 2000, la definizione dei nuovi parametri di gara per la piattaforma Europa (chiesti

anche dalla Regione con specifica delibera) la "comparazione" tra terminal calata Orlando di Alberti e nuovo Livorno Terminal Tirreno di Barbera per la sponda est. Eccetera. Si ipotizza che Corsini stia definendo la propria posizione e giuridica all'interno del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con una qualche aspettativa garantita per il

dopo AsdP livornese e con i tempi della burocrazia, le cose si siano allungate.

COMUNQUE vada, si spostano in avanti anche i tempi dell'avvio della "governance" del sistema portuale a pieno regime. L'entrata in servizio del nuovo presidente sarà di fatto solo un aspetto di quest'ulti-

ma, perché l'Authority potrà davvero funzionare solo quando sarà insediato il comitato di gestione, di cui ancora non si sa niente. Secondo la riforma, dovrà essere costituito dai sindaci di Livorno e Piombino, dal presidente della Regione e dal comandante del porto. Ma attenzione: la cosa non è così semplice, perché la Riforma consente ai sindaci (e al presidente della Regione) di essere nel comitato di gestione solo se hanno le caratteristiche professionali di comprovata esperienza in campo portuale: altrimenti dovranno nominare al loro posto esperti di fiducia che quelle caratteristiche abbiano. E poiché sia a Livorno che a e a Firenze i sindaci e il presidente non le hanno, le suddette caratteristiche, dovranno indicare i loro esperti. Che al momento non ci sono e sui quali si presume ci dovrà essere un qualche dibattito nei relativi consigli. Insomma si andrà alle lunghe, con il porto di fatto "congelato" nella maggior parte delle scelte. Salvo un improvviso risveglio di Delrio, che comunque dovrà vedersela, almeno per Livorno, con un Nogarin tutt'altro che ben disposto.

A.F.



IN STAND BY Il sistema portuale Livorno-Piombino ha una serie di urgenze da affrontare subito. Ma l'avvio della nuova governance slitta

«Quella nomina no» Per il governatore c'è il primo sgambetto

In Regione avvisaglie di guerra dei renziani contro Rossi, uno dei fautori della scissione del Pd. Quattro assessori di peso della giunta come Saccardi (Sanità), Remaschi (Agricoltura), Fratoni (Ambiente) e Ciuffo (Turismo) hanno infatti bloccato la nomina di **Ciuliano Gallanti**, ex numero uno **dell'Autorità portuale** di Livorno, che il governatore toscano voleva come consulente gratuito sulle politiche portuali e marittime. La nomina di Gallanti sarebbe dovuta



arrivare durante la giunta del 27 febbraio, ma una volta ricevuto l'ordine del giorno, gli assessori renziani hanno avvertito Ledo Gori, capo segreteria di Rossi, che non avrebbero votato la delibera, poi rimossa dall'ordine del giorno. È la prima rivalsa dei renziani contro il governatore «scissionista»,

che ha deciso di lasciare il Pd senza essere seguito da alcun assessore o consigliere regionale. Per adesso è guerra fredda, ma il Pd toscano fatica non poco a gestire l'irritazione della maggioranza contro l'ex compagno di partito. «Conviviamo con Rossi fino alle elezioni politiche — avverte Giani, presidente del Consiglio regionale — poi vedremo». (Cla.B.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Laghezza: porti toscani "congelati"



Alessandro Laghezza

LA SPEZIA - Ormai non si tratta più di ritardi, bensì di un palese disinteresse della Toscana - sottolinea Alessandro Laghezza - che, evidentemente (segue in ultima pagina)

Porti toscani "congelati"

più attenta a vicende politiche nazionali che al funzionamento produttivo del suo territorio, sta da mesi bloccando l'operatività dei porti di La Spezia e Marina di Carrara; a tutt'oggi le istituzioni politiche toscane, in primis il Comune di Marina di Carrara, ma anche la Regione Toscana, che dovrebbe essere il garante dell'operazione, non hanno indicato i rappresentanti nel Comitato di gestione della nuova **Autorità portuale** di Sistema di fatto congelando la governance e

impedendo il processo di integrazione, già complesso di per sé, dei due porti.

Il j'accuse di Alessandro Laghezza, presidente dell'Associazione spedizionieri di La Spezia, nonché uomo di vertice di Confetra e Fedespedi, è molto netto.

"Assistiamo ad una totale noncuranza - afferma Laghezza - degli interessi delle comunità che sui porti operano. Il prolungato stallo nella governance del porto di La Spezia, prima per una riforma incompleta, quindi per l'inchiesta giudiziaria che si è abbattuta **sull'Autorità portuale**, e ora per una inaccettabile inadempienza da parte delle istituzioni competenti,

ha già provocato gravi danni con conseguenze anche occupazionali che non tarderanno a palesarsi. Sulla integrazione con Marina di Carrara, che avrebbe dovuto essere attuata a tappe forzate proprio per ricreare anche a La Spezia quel clima positivo che negli anni passati è stato all'origine del "miracolo portuale spezzino", continua a incomberare il silenzio della Toscana e senza il completamento dei nuovi organi di governance, in particolare il Comitato di gestione, la nuova **Autorità portuale** di Sistema è e resta un'altra zoppa".

"Peraltro - conclude Laghezza - anche il dibattito che si è acceso a livello nazionale e le critiche pio-

vute sulla riforma, che oggi appare abbandonata a sé stessa anche dal ministero competente, sono più che giustificate: con 6 porti ancora senza presidente, anche quelli che hanno superato la inquietante fase di indicazione del nuovo vertice, non funzionano perché le nomine dei Comitati di gestione sono sospese fra le incertezze politiche, scelte spesso inadeguate e l'alea Anac, ovvero il parere di compatibilità sul conflitto di interesse che è stato affidato all'Autorità di vigilanza sulla corruzione. Del tutto al palo poi restano gli organi che teoricamente dovrebbero dare voce agli operatori di settore, per non parlare del tavolo centrale di coordinamento della portualità che oggi è solo un fantasma".

PRIME IPOTESI DI NUOVA GOVERNANCE DOPO IL CAMBIO IN GIP

Il TDT anglo/franco/italiano

A breve Becce in uscita dalla Cilp e l'assemblea dei portuali livornesi

GENOVA - Dicono che i nuovi azionisti di maggioranza di GIP - i A.F. (segue in ultima pagina)

Il TDT anglo/franco/italiano

fondi d'investimento anglo/francesi Infracapital/InfraVia - siano strapieni di liquidità. Così i 300 milioni che avrebbero pagato a Negri & C sarebbero solo l'inizio di una operazione che nei prossimi mesi vedrà piovere sui porti interessati cifre altrettanto significative. Perché - sempre da quello che si dice nei siti specializzati - in particolare InfraVia non sarebbe un fondo di soli investimenti, ma avrebbe una specializzazione nelle infrastrutture. In sostanza: non una *mission* classica di compro/baratto/vendo, ma una forte valorizzazione delle infrastrutture, con programmi anche a lungo termine.

Che vuol dire, in termini concreti, il nuovo assetto di GIP? Intanto va registrato che è nata, in parallelo

alla sua vendita ai Fondi, una nuova GIP.0 (GIP punto zero) tra tutti i soci di GIP che hanno venduto, compreso Giulio Schenone che nella GIP dei fondi è il nuovo amministratore delegato. Cambiare tutto per non cambiare niente, alla Gattopardo? Troppo semplice, più ragionevole credere che GIP.0 si voglia tenere alcuni asset marginali ai programmi di GIP Infracapital/InfraVia, puntando solo su alcuni dei terminal della galassia ceduta. I 300 milioni messi in cassa, in fondo non sono noccioline da spendere nei regalini di Natale.

Nell'ottica livornese del TDT, ovvero del Terminal Darsena Toscana dove GIP ha una prevalenza azionaria assoluta, ci si aspettano a breve cambiamenti anche signi-

ficativi. E' stato ipotizzato - La Nazione di sabato scorso - che l'amministratore delegato del TDT e anche di Cilp Luca Becce dovrà probabilmente optare per il solo incarico nel terminal, lasciando Cilp a breve o brevissimo tempo. Perché non è realistico credere che con i nuovi azionisti, il TDT continui il suo tran-tran odierno. Becce tra l'altro è molto stimato a livello di gruppo, e la sua esperienza è da tempo allargata anche ad alcuni degli altri terminal non livornesi. Una curiosità: a Livorno TDT è in concorrenza con il terminal dirimpettaio di Lorenzini, oggi partecipato da MSC che ha abbandonato TDT mentre i Cco della nuova GIP vantano una apprezzata collaborazione con MSC in altri

porti. Vorrà dire qualcosa?

Torniamo a Becce. Marco Dalli, presidente di Cilp ed Enzo Rangeti, presidente del TDT, presenteranno i nuovi assetti a breve in un'assemblea dei portuali. Non certo per chiedere pareri, i giochi sono fatti. Tanto che forse già la prossima settimana al posto di Becce in Cilp siederà l'ingegner Aldo Padova, esperto di traffici e di terminalismo ben conosciuto (ed apprezzato) dal gruppo Neri. Realistico pensare che in medio termine potrebbe anche cambiare la presidenza di TDT e tutto il gruppo di "governance": fa parte dei giochi, nessun problema di uomini. Da capire invece quanto la GIP anglo/franco/italiana intenderà fare nel TDT come programmi: ammesso che le priorità non siano calata Bettolo e il VTF di prossima apertura alle grandi navi.



Luca Becce

Il Tar di Firenze boccia l'Authority sull'esproprio di aree private portuali

La sentenza stabilisce che non si può intervenire dove il privato già rispetta di sua iniziativa e con il suo lavoro le indicazioni del piano regolatore portuale

LIVORNO - Una sentenza del Tar della Toscana ridisegna quella parte del porto che, tra il Marchi Terminal e le aree adiacenti in concessione, sono utilizzate da tempo dalla impresa Scotto, appartenente alla galassia NGI dell'imprenditore portuale Giorgio Neri e dei suoi soci.

A intervenire sulla variante al regolamento urbanistico del Comune, che per richiesta dell'Authority portuale con l'approvazione della Regione, aveva posto un vincolo d'esproprio a un'area del porto di proprietà privata della NGI è stata la sentenza del Tar di Firenze (n. 289/2017) pubblicata alla fine della settimana scorsa. Il Tar, presidente

Armando Pozzi, consiglieri Bernardo Massari e Gianluca Bellucci, ha annullato il vincolo espropriativo in questione condannando anche Comune e Authority portuale a pagare alla ricorrente circa 6 mila euro a titolo di spese di giudizio. Nessun onere per la Regione, che prudentemente non aveva preso parte al giudizio del Tar.

La tesi sostenuta dal Comune e dall'Authority portuale sulla necessità dell'esproprio dell'area privata NGI era che il provvedimento fosse funzionale a razionalizzare le destinazioni d'uso del territorio portuale. Tesi contestata dalla difesa di Scotto e NGI, composta dagli avvocati Luciano Canepa, Roberto Righi, Alberto Morbidelli e Andrea

(segue in ultima pagina)

Il Tar di Firenze

Pontenari, secondo i quali l'esproprio non avrebbe comportato alcun specifico miglioramento della accessibilità ed operatività delle banchine; e specialmente perché

l'esproprio non sarebbe necessario in quanto non sussiste inconciliabilità tra quanto viene svolto dal privato proprietario su quelle aree rispetto alla destinazione d'uso della pianificazione.

Entrambe le tesi sostenute dalla difesa sono state accolte dal Tar. In altre parole - sembra essere il senso della sentenza dei giudici di Firenze - non ha senso espropriare

delle aree portuali per realizzare una zonizzazione del porto quando la stessa zonizzazione è già stata realizzata direttamente dal privato che ha su quell'area una concessione demaniale a lunga scadenza, concessione tra l'altro data dall'Authority portuale in modo pienamente corrispondente alla riorganizzazione funzionale del porto.

C'è da chiedersi adesso se l'Authority portuale accetterà o meno la sentenza senza ulteriori gradi di giudizio, accettando di ridisegnare l'uso di quella parte del porto che intendeva espropriare. Tra i mille problemi che il nuovo presidente Corsini troverà sul suo tavolo, c'è anche questo, non minivale nei riflessi che potrebbe avere anche su altre aree portuali.

Godot e piattaforma "Light"

LIVORNO - Vecchia battuta, ma ancora attuale: aspettando Godot, ovvero l'arrivo del presidente designato.
Antonio Fulvi
(segue a pagina 2)

Godot e piattaforma

gnato dell'AdSP Stefano Corsini. Che era dato a palazzo Rosetani per il 27 febbraio, ma ancora non s'è visto e forse si tarderà parecchio, non essendoci ancora il suo decreto di nomina. Corsini ha problemi familiari, dopo il grave lutto che l'ha colpito. Ma se lui non ha fretta di piombare a scottarsi le mani con le tante patate bollenti livornesi, pare che anche il ministro Delrio abbia altre priorità che non i decreti della riforma. Ricordate? Mesi fa, quando ancora sembrava che la riforma corresse lento pede, aveva sbuffato contro chi voleva accelerare ("Sulla riforma dei porti m'hanno rotto i coglioni!"). Certo, l'implosione del Pil non lo sta

aiutando ma l'economia vorrebbe altri tempi.

Dunque, aspettiamo Godot. Ma da quello che risulterà, Corsini non è chiuso in una torre d'avorio: e chi a Livorno ancora ha la capacità e il potere di ragionare, l'ha già avvicinato e si sarebbe confrontato sui temi più urgenti. Ricavandone anche qualche idea concreta sulla sua "governance". E allora proviamo a capirci qualcosa.

Sulle nostre pagine di sabato scorso avevamo scritto una nota sulla intitolata "Piattaforma Light". Sarei presuntuoso e anche bugiardo se sostenessi che è tutta farina del mio sacco. Semplicemente ero stato a orecchie tese. Oggi posso aggiungere non solo che la piattaforma Europa in chiave "Light" sembra essere anche l'opinione di Corsini e degli ambienti ministe-

riali romani, ma che - avendo io un'età che me lo consente - mi fa ricordare la "piattaforma Europa versione Ruffini" che ai tempi della presidenza Marcucci fu presentata come ipotesi non solo di studio.

Si parlava già allora - mi pare fosse il 2001 - di utilizzare la vasca di colmata per nuove aree e nuove banchine, sia pure in un concetto non faraonico come l'attuale. Poi c'è stato la Grandeur dell'abbinata Galliani/Rossi. Nel frattempo la UE ha però ricordato che i grandi investimenti nei porti devono rispondere a due principi e non derogabili principi: "la bancabilità e la garanzia del ritorno economico per gli investitori". Sia pubblici che - ovvio - sia investimenti privati. Ora: la Piattaforma Europa o anche la più ridotta Darsena Europa rispondono a questi principi, richiedendo oltre 250 milioni di

investimenti pubblici e altrettanti o più di privati? Sembra che a Roma (e a Bruxelles) siano convinti del contrario.

Affidandoci a una logica economica, la piattaforma "versione Ruffini-Marcucci" (consentitemi di semplificare) sembrerebbe più realistica e più sostenibile, anche come tempi di realizzazione (4 o 5 anni invece dei 10 e più). Cosa si onterebbe con questa "piattaforma Light"? Utilizzando le vasche di colmata come aree, rinunciando alle dighe esterne, alla nuova rotta di ingresso attraverso le secche della Meloria (!) e semplificando al massimo, si potrebbe ribaltare all'esterno il porto-containers con una potenzialità di almeno 1,5 milioni di Teu e recuperare la Darsena Toscana per i ro/ro.

Pura ipotesi? Pare che Corsini arriverà con in tasca qualcosa di simile. Ma ho scritto: pare. Non ci resta che aspettare Godot.

“Porto 2000”, la gara agli sgoccioli

Nei prossimi giorni è prevista la convocazione della seduta per l'apertura pubblica delle buste con l'offerta economica - Le tre cordate in competizione



LIVORNO - Sulla gara per il terminal crociere labronico, la privatizzazione della “Porto 2000”, ogni giorno diventa buono per avere i risultati della comparazione tra le

(segue in ultima pagina)



Massimo Provinciali

La gara agli sgoccioli

tre offerte rimaste in lizza: quella del CFG Group (Grimaldi Euromed e Costa Crociere), quella della Sinergest di Olbia (gruppo Onorato più Msc) e quella delle Creuers di Barcellona (partecipata da Aloschi e Bassani Adriatico). Anche se la procedura stessa è articolata in modo che solo entro metà aprile sarà possibile avere l'aggiudicazione definitiva del 66% delle quote della società, oggi di proprietà dell'Ausporti portuale e della Camera di Commercio labronica. Lunedì scorso,

in consiglio d'amministrazione della “Porto 2000”, sono stati forniti alcuni elementi della gara, sullo stato d'avanzamento della commissione nell'esame delle offerte.

La lunga e articolata disamina condotta dalla commissione giudicatrice guidata dal presidente della “Porto 2000” Massimo Provinciali, dovrebbe concludersi entro la settimana o poco più. Ma poiché le offerte economiche, che valgono il 35% circa, devono essere aperte in seduta pubblica, bisognerà aspettare la convocazione alla suddetta seduta delle tre cordate in lizza: quindi presumibilmente si andrà a metà marzo o poco prima. Poi ci saranno 45 giorni per gli

eventuali ricorsi e solo dopo allora ci sarà l'aggiudicazione definitiva. Salvo ulteriori code in altri gradi di giudizio.

La gara, che si presenta tutt'altro che facile, si è sviluppata in due settori: un'analisi tecnica e una finanziaria, quest'ultima legata anche al piano d'impresa dei concorrenti. La proclamazione dei vincitori ha già una preoccupante ala di polemica preventiva perché almeno una cordata, quella che fa capo ad Onorato, già in partenza aveva messo in dubbio la legittimità di alcuni atti con una specie di ricorso preventivo di Sinergest.

Che Onorato tenga molto alla “Porto 2000” lo si evince anche

dalle recenti manovre di potenziamento della propria presenza sul porto: con l'entrata in forze nel terminal LTM (operazione che dicono sia costata 8,6 milioni di euro) e con la messa in atto anche della “corazzata” Marininvest, finanziaria del gruppo Aponet.

Nel confronto serratissimo e in crescendo con Onorato, anche la Euromed di Grimaldi ha sparato tutte le sue cartucce: compresa l'alleanza con la Costa Crociere, che ha alle spalle il potente gruppo Usa tra i più impegnati nel Mediterraneo. Più defilati ma non certo meno determinati gli italo-spagnoli del Creuers di Barcellona. Che possono vantare il fatto d'essere il primo terminalista delle crociere del Mediterraneo.

Livorno: Grandi Molini conferma i licenziamenti, scontro con sindacati e istituzioni

FIRENZE - Incontro in Regione Toscana con lo stabilimento di Livorno di Grandi Molini Italiani erano presenti: Gianfranco Simoncini, consigliere per il lavoro del presidente della Regione Enrico Rossi, l'assessore al lavoro del Comune di Livorno, Francesca Martini, il segretario dell'Autorità portuale di Livorno, Massimo Provinciali, Massimiliano Malnati in rappresentanza di Grandi Molini Italiani e le organizzazioni sindacali nazionali, territoriali e di categoria.

L'incontro è nato a **seguito delle integrazioni fornite da Grandi Molini Italiani sulle prospettive di utilizzo della banchina e dello stabilimento dopo il 2020, per le quali ci sarebbero le condizioni affinché l'Autorità portuale di Livorno possa immediatamente attivare le procedure per l'assegnazione della progettazione sulla ristrutturazione della banchina utilizzata da GMI.** Gli ammortizzatori sociali potrebbero essere utilizzati, per un periodo non breve, in modo da garantire il rapporto di lavoro dei dipendenti GMI e Promolog nella fase di calo delle attività legate al piano aziendale e successivamente ai lavori di realizzazione della banchina. Pertanto **sindacati e istituzioni hanno ribadito la richiesta alle aziende di ritirare la procedura di mobilità e attivare gli ammortizzatori sociali utilizzabili.** Da parte delle organizzazioni sindacali è stata manifestata la disponibilità ad affrontare, a seguito dell'utilizzo degli ammortizzatori sociali, il tema dei livelli occupazionali, anche con l'utilizzo di mobilità volontarie e incentivate, ribadendo comunque l'indisponibilità a concordare su procedure di mobilità collettiva. **L'azienda ha confermato la propria posizione, con la decisione di proseguire all'attuazione dei licenziamenti, pur dichiarandosi disponibile a un confronto con i sindacati sul numero degli esuberanti.**

-segue

Ma ha ripetuto di non essere disponibile a utilizzare gli ammortizzatori sociali, e ha fatto presente che a seguito della ripresa dell'attività vi potrebbe essere la possibilità di riassumere parte dei lavoratori. Istituzioni e sindacati, ritenendo la posizione aziendale non coerente con il percorso fin qui seguito e peraltro difficilmente comprensibile visti gli strumenti di tutela dei lavoratori attivabili, hanno formalizzato la richiesta di un ripensamento sulle posizioni aziendali. *"Un atteggiamento incomprensibile da parte della proprietà, che va contro gli accordi precedenti – ha sottolineato Simoncini - ed è ingiustificato, vista la possibilità di ricorrere a ben due anni di ammortizzatori sociali. Non si comprende perchè si vogliano licenziare trenta lavoratori, che peraltro si vorrebbe successivamente, in gran parte, riassumere quando vi è la possibilità di utilizzare la cassa integrazione senza far pesare su di essi un così pesante costo sociale".*

Da parte delle Istituzioni e dei sindacati è stato comunque chiesto all'Autorità portuale di Livorno di avviare la procedura per la progettazione dei lavori della banchina nei tempi più rapidi possibili. Nei tempi dovuti sarà riconvocato in sede amministrativa il tavolo sulle procedure di mobilità, occasione in cui istituzioni e sindacati auspicano che l'azienda modifichi le proprie posizioni. Su richiesta delle parti il tavolo regionale potrà comunque essere riconvocato nei tempi più rapidi possibili.

Hanno partecipato, insieme a Gianfranco Simoncini, consigliere per il lavoro del presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, l'assessore al lavoro del Comune di Livorno, Francesca Martini, il segretario dell'Autorità portuale di Livorno, Massimo Provinciali, Massimiliano Malnati in rappresentanza di Grandi Molini Italiani e le organizzazioni sindacali nazionali, territoriali e di categoria.

«Scuotere le autorità locali e coinvolgere gli studenti»

“Nautico da salvare”, parlano i decani del mondo della scuola Mumolo e Lorenzini
Analisi e consigli per rilanciare l'istituto: fare più marketing e coinvolgere l'Authority

di Francesca Suggi

► LIVORNO

Per lui quella scuola ha una missione per Livorno. Quella di far battere il cuore delle attività marittime cittadine. Quella di preparare futuri naviganti per alimentare le professioni del mare che hanno sempre caratterizzato la comunità livornese. Non sopporta l'idea del contrario lo storico preside del Nautico Cappellini, Francesco Mumolo. Così l'ex presidente del Distretto scolastico Mario Augusto Lorenzini. Sono dispiaciuti dei numeri sempre più al ribasso delle iscrizioni alle prime classi della scuola dal glorioso passato. «Non si può dire che sono i giovani a snobbare il Nautico, non è consentito loro di potersi imbarcare per intraprendere la carriera marittima, poiché in Toscana, allievi nautici, sottufficiali marittimi e comuni non riescono ad imbarcarsi per la mancan-

za delle strutture necessarie», scrive Mumolo, lui che prima di chiudere la carriera con ben 20 anni alla guida del Cappellini, è stato prima navigante e poi insegnante nella scuola dove poi è diventato dirigente scolastico. L'amareggiato dei dati: 74 matricole per l'anno 2017-2018. Anche se a questo dato fornito dall'Ufficio scolastico andranno aggiunti i ripetenti, il calo è matematico. L'anno passato le matricole erano 137.

L'inerzia delle autorità locali. «Bisogna scuotere dall'inerzia le autorità locali che hanno fatto mancare l'istruzione e la formazione dei marittimi, lasciando ingrossare le fila della disoccupazione», continua Mumolo. Il professor ripercorre quella che per lui è stata la disfatta. «In Toscana in particolare l'ostruzione dello sfogo occupazionale marittimo resta totale», rincara lui che, 90 anni suonati, ha sempre

voglia di lottare per la “sua” scuola. Parla di Italia arretrata rispetto alle convenzioni internazionali marittime (quella del 1978, la Standard certification for Watch Keeping approvata nel 1978 dall'International maritime organization) fatte per elevare la qualità, unificare e uniformare l'istruzione e la formazione dei marittimi mercantili del mondo. Da qui la disfatta.

Aprire un dibattito con gli studenti. Il percorso è in piechiata. È una realtà che Mario Augusto Lorenzini, una vita nella scuola sia nel sindacato (Snals) che nelle istituzioni, ex presidente del distretto scolastico, ben conosce. Già nel 1997 parlò di crisi degli istituti nautici, con la legge Bassanini e la fine dell'autonomia dei tre istituti nautici di Livorno, Viareggio e Porto Santo Stefano. Nel 2002 il collettivo studentesco Itn denunciò la situazione del Nautico, del conti-

nui accorpamenti, chiedendo quali erano (al tempo) “le proposte e gli intendimenti rispetto alla difesa dell'istruzione portuale”. Già al tempo erano gli studenti a chiedere aiuto. «Come presidente del Distretto scolastico nel 1999 scrissi all'Authority portuale per sensibilizzarla verso i problemi dell'istituto, proponendo loro l'iniziativa “Il porto di Livorno adotta il “Cappellini”», ricorda Lorenzini. Ieri come oggi: l'appello di Lorenzini per “salvare” il Nautico. «Con gli anni la situazione già delicata è peggiorata - e avanza alcune proposte - Servirebbe più marketing rispetto agli sbocchi che il Nautico può garantire e non sarebbe male coinvolgere gli studenti in un dibattito aperto per chiedere loro che cosa si aspettano dalla scuola. Non è mai troppo tardi per risolvere una scuola così importante per la città».



L'istituto Nautico Cappellini. A destra: dall'alto Mumolo e Lorenzini



FRANCESCO MUMOLO

«Non si può dire che sono i giovani a snobbare il Nautico: in realtà non è consentito loro di imbarcarsi e intraprendere la carriera



MARIO LORENZINI

Già nel '97 la situazione era critica: io proposi a Palazzo Rosciano l'iniziativa “Il porto di Livorno adotta il Cappellini”

AdSP mar Tirreno Centrale: nominato Nino Criscuolo nel Comitato di gestione in rappresentanza di Salerno

(FERPRESS) – Napoli, 28 FEB – Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema del mar Tirreno Centrale ha preso atto della delibera del Presidente, Pietro Spirito, con la quale Nino Criscuolo, designato dal sindaco di Salerno, è stato nominato componente del Comitato stesso.

Si è completata, in questo modo, a ranghi compatti la governance dell'Autorità. Il Presidente ha riferito sui confronti in corso con il Comune di Napoli e con la Sovrintendenza per giungere alla progettazione definitiva della prima fase funzionale del waterfront, che comprende la realizzazione della nuova Stazione Marittima al Beverello e la ristrutturazione degli ex Magazzini generali, nei quali saranno collocati gli spazi per l'attività accademica dell'Università Parthenope e il museo del Mare e dell'Emigrazione.

E' stato, inoltre, sottolineato che diventa necessario mettere a disposizione del porto di Salerno tutte le energie e le competenze dell'Autorità di Sistema per garantire una continuità operativa adeguata, in attesa della formalizzazione del decreto sulla autonomia amministrativa, per dare impulso agli investimenti prioritari per la competitività.

Il Comitato ha proseguito la discussione sul Piano Operativo, che sarà presentato alle forze economico sociali e dopo, un passaggio con i soggetti istituzionali, sarà approvato nella prossima seduta del Comitato, fissata per il 3 marzo prossimo. Sono state infine analizzate le situazioni creditorie, per tenere sotto monitoraggio il rispetto degli impegni da parte dei soggetti concessionari, e sono state infine approvati i primi due atti concessori, con la decisione, da parte del Comitato, di inquadrare il percorso decisionale delle procedure in corso per condurle a deliberazione conclusiva.

Tale inquadramento di carattere strategico sarà affrontato nella prossima riunione del Comitato.

“Prosegue – ha sottolineato Pietro Spirito – il lavoro dell'AdSP per dare impulso da un lato alle decisioni per il porto di Napoli, fermo da troppo tempo e per consentire dall'altro al porto di Salerno di non perdere quel vantaggio competitivo che è stato acquisito dal buon lavoro svolto negli anni passati. Entro le prossime due settimane completeremo il lavoro di approfondimento e di perfezionamento del Piano Operativo, per disporre di quel quadro di indirizzo strategico necessario a definire le priorità lungo le quali ci muoveremo nei prossimi anni”.

Pace fatta tra Salerno e Napoli: Criscuolo entra nella stanza dei bottoni dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Salerno, 13 febbraio 2017 – **Pietro Spirito** ha nominato **Nino Criscuolo** quale rappresentante del Comune di Salerno all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. L'ufficializzazione è arrivata questa mattina nel corso di un incontro a Palazzo di Città tra il sindaco di Salerno, **Vincenzo Napoli** e il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, **Pietro Spirito**, al quale hanno partecipato anche l'assessore al Bilancio e allo Sviluppo, **Roberto De Luca** e **Francesco Messina**, segretario generale dell'AdSP. Grande soddisfazione in merito all'esito dell'incontro, da parte del sindaco di Salerno **Vincenzo Napoli** il quale dice: *"La specificità del porto di Salerno va difesa. Abbiamo ricevuto, in tal senso, la disponibilità da parte del presidente Spirito il quale ci ha comunicato ufficialmente di aver nominato il nostro rappresentante Nino Criscuolo all'interno del Comitato. Questo – aggiunge il primo cittadino – ci ha particolarmente confortato perché in tal modo faremo valere le nostre proposte che saranno sempre orientate da uno spirito o collaborativo, o salvaguardia di quanto costruito in questi anni. Abbiamo rimarcato al presidente Spirito la nostra determinazione al completamento delle opere che noi riteniamo indispensabili per lo sviluppo della nostra struttura portuale e anche lui, con noi, si attiverà presso i ministeri competenti affinché si sbloccino delle pratiche anghinosate che hanno una tempistica*

non tollerabile".

"Abbiamo convenuto con il sindaco di Salerno – sottolinea il presidente Pietro Spirito – un percorso che parte dalla nomina di Nino Criscuolo all'interno del comitato di gestione, passa attraverso gli investimenti prioritari che servono a Salerno per potenziare la sua capacità di sviluppo dei servizi e dei collegamenti, per arrivare ad un progetto di crescita che è contenuto nel documento di piano triennale sul quale adesso cominciamo il confronto con le Istituzioni e con il comitato di gestione. Vogliamo fare in modo che entro il mese di febbraio tale percorso si completi. I porti della Campania possono riguardare obiettivi di incremento dei traffici a condizione che si generi un rapporto di forte collaborazione con le Istituzioni territoriali e nazionali. In tal senso dare vita alla zona economica speciale tra i porti di Napoli e Salerno costituisce un tassello strategico di primario rilievo". Sulle possibili prospettive di crescita del porto di Salerno, il presidente Spirito aggiunge: *"Ovviamente dipende molto, per tutti, dall'evoluzione dell'economia internazionale. Sono convinto, auspicando che il sistema produttivo confermi il percorso di crescita già intrapreso, che il porto di Salerno e quello di Napoli possano avere uno spazio rilevante di crescita. Molto dipenderà da quale sarà la scacchiera delle alleanze tra le grandi compagnie armatoriali che stanno ridefinendo la propria strategia per scegliere i porti che sono in grado di*

garantire competitività. Salerno, come Napoli, devono assicurare la propria capacità di migliorare la competitività nelle infrastrutture e nei servizi". *"Mi piace sottolineare – ribadisce ancora il presidente – un punto importante, ovvero che l'Autorità di Sistema del Tirreno centrale è la prima che completa la sua governance, avendo un comitato di gestione completo e un segretario generale al lavoro. Questo è un fatto positivo perché così possiamo insieme valorizzare le specificità, le competenze, le forze del sistema portuale della Campania. Abbiamo due porti che dialogano con sistemi diversi dell'armamento internazionale e questa è un'occasione che va colta. Napoli e Salerno o possono crescere assieme e, in tal senso, esistono le condizioni per una sinergia strategica. Nessuno ha mai messo in discussione che Salerno deve mantenere una natura polifunzionale. Quello su cui dobbiamo lavorare è potenziare la retroportualità. Salerno ha una configurazione geografica nella quale, per poter crescere accordi più, bisogna puntare su una retroportualità capace di migliorare e potenziare ciò che le banchine possono fare fino ad un certo punto. Salerno deve costruire la sua retroportualità, mentre Napoli la deve utilizzare al meglio, perché sinora le potenzialità esistenti, anche ridondanti, non sono state colte. Salerno, invece, deve costruire il proprio sistema retroportuale; proprio per questo la sperimentazione della zona economica speciale è una priorità decisiva".*

L'economia del mare

Porto, il piano senza darsena dei petroli

Spirito punta sul Grande Progetto e rilancia l'opzione del waterfront

Antonino Pane

Un piano triennale va umido quel che il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, Pietro Spirito, si appresta a portare all'approvazione del Comitato di gestione. Il presidente Pietro Spirito ha ritenuto opportuno sottoporre agli stakeholder ed alle forze sociali la "linea" del Piano Operativo Triennale 2017-2019.

Tra i compiti del presidente vi è quello di sottoporre il POT all'approvazione entro novanta giorni dal suo insediamento pena la "revoca del mandato del Presidente e scioglimento del Comitato di Gestione" da parte del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. La ristrettezza dei tempi ha certamente condizionato l'elaborazione di questo importante documento che, a meno di qualche dettaglio, risulta essere l'accompimento del precedente POT delle sopresse Autorità Portuali di Napoli e di Salerno, senza particolari elementi di novità. E non poteva essere diverso per garantire la continuità amministrativa. Ma di grande rilievo sono certamente i contenuti della parte documentale che occupa

coerenza temporale nell'attuazione, calibrando le opere alle capacità del mercato di assorbire gli investimenti di offerta che possono derivare. Esattamente quello che è successo nei lunghi anni dei precedenti commissariamenti. Sono rappresentati gli scenari di contesto prima riferimento, gli investimenti intensificati necessari per la competitività, le priorità strategiche per i porti di Napoli, Salerno e Castellammare, gli obiettivi da raggiungere nel breve-medio periodo ed infine i tempi degli investimenti sui "grandi progetti" cofinanziati dall'UE sul POR 2014-2020 per i porti di Napoli e Salerno. Come non menzionare richiami alla necessità di riattivare i rapporti con la rete ferroviaria nazionale in accordo con il PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020. Ma dal piano napoletano anche alcuni indirizzi che lasciano perplessi. Ad esempio nel piano si riporta che «è inutile parlare della delocalizzazione della darsena petrolifera a quando le autorità competenti non avranno individuato un'area idonea ad accogliere un'attività di stoccaggio che è strategica per il piano energetico nazionale». Lo

Obiettivi
«Concretezza nelle decisioni e opere calibrate alla capacità del mercato di assorbire»

ma dire, i petrolieri non si toccano. Un tema scottante aperto ormai da 23 anni. E la mancata delocalizzazione dei punti di sbarco del gas e dei petroli potrebbe addirittura vanificare gli investimenti messi in atto per la nuova darsena di levante. Un altro



Presidente
Pietro Spirito

Guida l'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale che raggruppa i porti di Napoli, Salerno e Castellammare



Depositi
La darsena petrolifera

Per Spirito «è inutile parlare della delocalizzazione sino a quando le autorità competenti non avranno trovato un'area per lo stoccaggio»



obiettivo è quello di portare avanti, con determinazione, il progetto del waterfront avviato nel 2004 con un concorso internazionale. Un terreno un po' scivoloso per un progetto non apprezzato da molte parti, sia per questioni di carattere estetico che di carattere funzionale. E su questo pesa il giudizio degli amministratori che, pur richiamando al progetto che avrebbero finanziato, sono preoccupati dalla sottrazione di spazi vitali. Come è il caso dell'edificio ex Magazzini Generali che, secondo il POT, dovrebbe ospitare l'università Portuale ed il Museo del Mare. E per soprattutto la mancanza di finanziamenti e sostegno di questo opere.

Ma veniamo ai numeri e ai tempi. Dei 12 interventi che compongono i Grandi Progetti di Napoli (9) e Salerno (3), solo 3 sono stati completati. Gli altri nove, due per Salerno (42 milioni) e sette per Napoli (147

milioni), saranno completati e collaudati tra fine 2019 e inizio 2020, comunque entro la scadenza del mandato. Più idilli gli altri finanziamenti. Per il 2017 sono programmati, oltre al Grande Progetto, altri 9,9 milioni di euro per lavori, 1,7 milioni per servizi e 7 milioni per manutenzione. Altri progetti, per 79,2 milioni di euro (progetti waterfront) sono attualmente privi di copertura finanziaria. Va peggio per il 2018 e per il 2019 ove non sono programmati altri interventi al di fuori del Grande Progetto e di interventi manutentivi (questi ultimi per circa 8,5 milioni all'anno).

Numeri
Su dodici interventi solo tre sono stati completati. Gli altri entro il 2020

La regione dunque è il grande finanziatore del porto, garantendo oltre il 93,7% dei finanziamenti disponibili. In programma ci sono complessivamente 300 milioni di euro annualmente privi di copertura finanziaria

di RASSEGNA STAMPA



Autorità di Sistema Portuale: in crescita i porti Napoli e Salerno. Ma il "Sistema" evidenzia alcune incongruenze

Napoli, 7 febbraio 2017 - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale si presenta, all'appuntamento recente della sua costituzione, con volumi di traffico in incremento. I porti di Napoli e Salerno registrano, nella loro somma, nel 2016 un aumento pari al 9,3% rispetto al 2015 nel settore del traffico container, passando da 797.608 teu movimentati nel 2015 a 872.053 del 2016. Nel settore delle crociere il traffico consolidato di Napoli e Salerno passa da 1.459.116 croceristi nel 2015 a 1.417.546 nel 2016 (- 2,8%). Il traffico passeggeri da 6.689.108 a 7.001.905, (+ 4,7%).

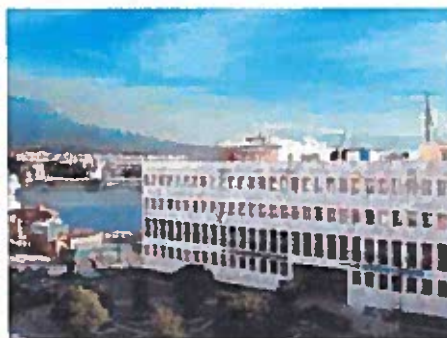
Il 2016 è stato un anno più che positivo per lo scalo partenopeo. Tutti i segmenti di traffico del porto di Napoli registrano risultati in incremento: dal traffico crocieristico, alle merci varie, ai contenitori.

Il settore delle crociere registra il massimo storico, con 1 milione e 300 mila croceristi (+ 2,9% rispetto al 2015), mentre i passeggeri per i collegamenti con le isole sono stati 6.562.325 (+ 3,8% rispetto al 2015).

Il totale delle merci movimentate nello scalo nel 2016 sono state 22.396.568 tonnellate, + 6,7% rispetto al 2015. Di queste, le rinfuse liquide sono state 5.224.316 (+ 8,7% rispetto al 2015), le rinfuse solide 6.103.835 (+ 1,9% rispetto al 2015), le merci varie 11.068.417 (+ 8,5% rispetto al 2015).

Il settore del traffico contenitori registra l'incremento più elevato, con 483.481 contenitori in teu movimentati, il 10,3% in più rispetto al 2015. Il porto di Salerno mantiene nel 2016 il trend di crescita nel settore del traffico commerciale con 13 milioni di merci movimentate nello scalo (+ 1,6% rispetto al 2015). Nel settore container, in particolare, si registra un incremento del + 8%, pari a 388.572 teu movimentati nel 2016. Il traffico degli autoveicoli è stabile, con una crescita dello 0,6%. In calo il traffico crocieristico con un decremento del -41,2% rispetto al 2015, passando da 189.545 croceristi a 111.395 nel 2016. I passeggeri, invece, sono stati 439.580, + 20,5% rispetto al 2015 (+ 364.916).

"I dati configurano una situazione di inversione di tendenza positiva nello scalo partenopeo e una costante crescita dello scalo salernitano - ha commentato il Presidente Pietro Spirito - Questo andamento induce a ritenere ancor più necessari interventi di potenziamento e ammodernamento delle infrastrutture e dei servizi. Il Piano Operativo al quale stiamo lavorando punta, partendo dai risultati raggiunti, a definire le linee di sviluppo in un'ottica di integrazione tra Interporti e sistema campano della portualità. Stiamo definendo un piano che superi l'ambito strettamente portuale per creare, così come richiesto dal Piano Nazionale della Logistica, un sistema campano competitivo nel Mediterraneo. L'integrazione tra traffici marittimi e terrestri costituisce la sfida logistica dei prossimi anni".



Ndr: Alla predominanza dei porti del Nord Europa, l'Italia ha risposto a modo suo. Con la scelta di economizzare, ha ridotto il numero delle Autorità Portuali: ci si aspettava un taglio netto, ma ne è uscito fuori solo un leggero sfoltimento. Da oggi in poi, avremo porti associati che raddoppieranno (solo sulla carta) i loro traffici, ma saranno dati che non corrisponderanno alla realtà. Semplicemente perché sarà la somma di due porti. Se è questo il motivo di tale sconvolgimento, tanto valeva aggregare i porti di tutto il Tirreno: solo così potremmo illuderci di arrivare statisticamente a ridosso dei porti del Nord Europa. Stesso discorso per i porti adriatici. gsp

«Porto di Milazzo, quanto disinteresse da parte dell' Authority di Messina»

«Porto di Milazzo, quanto disinteresse da parte dell' Authority di Messina». La gestione del porto di Milazzo da parte dell' Autorità Portuale è al centro di un dibattito che va avanti da anni. Il mancato arrivo delle navi da crociera a favore del bacino di Messina è noto. La nascita dell' Authority dello Stretto che porterà a gestire le banchine mamertine direttamente da Gioia Tauro non lascia ben sperare. Ecco una lettera inviata a redazione@oggimilazzo.it dal comandante Mario Sciotto, profondo conoscitore della materia. I requisiti fondamentali di un porto di una certa importanza sono: banchine, fondali, collegamenti, posizione geografica. Considerando l' ultimo elemento, Milazzo è in una situazione invidiabile perché grazie a madre natura si trova al centro dei traffici marittimi del Mediterraneo protetta da una baia ampia e sicura, geograficamente il porto più vicino al continente e alle Isole Eolie. I problemi sorgono quando prendiamo in esame i restanti elementi la cui efficienza è frutto di scelte gestionali. Collegamenti: il porto di Milazzo vive nel suo splendido isolamento, una vera cattedrale nel deserto visto che non si è voluto intervenire per la costruzione di una bretella che lo collegasse con il mondo esterno. Questa paradossale situazione ha impedito lo sviluppo dell' economia della città rifiutando svariate possibilità di creare nuovi traffici e quindi nuovi posti di lavoro. "Mancanza di viabilità sostenibile" questa è la frase con cui parecchi armatori disposti a investire nel nostro porto sono stati rispediti indietro. Fondali: non è stato mai effettuato alcun dragaggio del porto, preferendo la situazione di dirottare sul porto di Messina le navi con un pescaggio superiore a quello consentito dalle nostre banchine. Banchine: l' aumento del flusso turistico verso le Isole Eolie, con la conseguente entrata in linea di nuovi natanti di stazza sempre maggiore, era prevedibile che avrebbe richiesto la costruzione di nuove banchine. Al contrario l' Autorità Portuale da poco insediata cosa fa? Dà in concessione ai privati una parte consistente del molo Luigi Rizzo e del Molo Marullo per la costruzione di un porto turistico privato cambiando destinazione d' uso al Molo Marullo, precedentemente attrezzato per ricevere mega yacht con il risultato che si perde l' occasione per sviluppare un turismo di qualità che avrebbe arrecato notevoli benefici per l' economia della città. Questa gestione maldestra delle banchine con le carenze di spazio che ne consegue, ha costretto il personale della Capitaneria di porto a fare salti mortali per pianificare il traffico commerciale . In particolare per espletare il collegamento con le Isole Eolie, si è

-segue

reso necessario, a volte, mandare in rada la nave di linea Laurana al verificarsi della contemporanea presenza in porto di questa unità con qualche mercantile impegnato in operazioni commerciali per le Acciaierie Duferdofin. Alla luce di quanto sopra esposto, risulta evidente che il nostro porto è dotato di molteplici potenzialità ma gravato di carenze operative causate dall' incuria e dal menefreghismo con cui l' Autorità Portuale lo ha gestito per oltre un decennio. Un discorso a parte merita l' opera del Comandante De Simone, ultimo Presidente dell' Autorità Portuale per l' impegno e la tenacia con cui sta portando a compimento la realizzazione del tratto di banchina che va dal molo XX Luglio al molo di sottoflutto. Essendo il bacino portuale milazzese ricadente in zona SIN e quindi soggetto a vincoli e a problemi operativi che ne conseguono, dovendo portare a compimento l' opera di notevole importanza per lo sviluppo del nostro porto, si è reso obbligatorio accettare una certa dose di rischio per la fattibilità dell' opera. Infatti, allo stato attuale, i lavori sono in fase di stallo in attesa di operare qualche accorgimento tecnico in grado di migliorare la staticità della banchina. L' esperienza maturata dopo tanti anni di forzata adesione all' Autorità portuale di Messina, il passaggio quasi certo di un prossimo ingresso dentro l' Autorità Portuale di Gioia Tauro, dovrebbe indurre il nostro Sindaco, unico rappresentante di un porto importante quale è Milazzo, a compiere le procedure necessarie per uscire fuori da qualsiasi aggregazione e potere operare in piena autonomia e libertà. Da parte loro i milazzesi dovrebbero smetterla di avere le spalle rivolte al nostro porto ed interessarsi ai problemi che lo affliggono, considerandolo una parte vitale della città in quanto volano di sviluppo per la sua economia. Comandante Mario Sciotto

Trasporto Europa

Nuove concessioni al porto di Catania

Grimaldi, Tirrenia, Caronte&Tourist ed EST Terminal si spartiranno i piazzali della Nuova Darsena dello scalo siciliano. L'Autorità Portuale di Catania ha pubblicato l'esito della gara bandita per assegnare in concessione la Nuova Darsena dello scalo etneo. A spartirsela saranno Grimaldi Euromed, Tirrenia e Caronte&Tourist a dividersi l'area dedicata ai ro-ro della Nuova Darsena del porto di Catania. Grimaldi riceverà in concessione un'area pari a 45mila metri quadrati, mentre Caronte&Tourist e Catania Port Service (cordata guidata da Tirrenia al 60%) riceveranno ciascuna 15mila metri quadrati. Tutte queste concessioni hanno una durata di quattro anni. Sarà invece di 15 anni l'assegnazione che riguarda EST Terminal, società attiva nella movimentazione di container e merci varie, alla quale verrà data in concessione un piazzale da 15mila metri quadrati. Contestualmente, l'Autorità Portuale ha deliberato la delocalizzazione presso i piazzali del molo Crispi (la parte vecchia del porto cui fino alla realizzazione della Nuova Darsena afferivano i traffici ro-ro) delle concessioni demaniali di Grimaldi Catania, Marimport e Fratelli Bordieri.

Palermo: incendio in nave container al porto

Sul molo all'opera per spegnere il rogo numerose squadre di vigili del fuoco

Un violento incendio è divampato intorno alle 13.30 a bordo di una nave container in riparazione all'interno di uno dei bacini di carenaggio dei cantieri navali al porto di Palermo. Sul posto le squadre dei vigili del fuoco e quelle nucleo chimico-battereologico. Non si registrano feriti ma una densa colonna di fumo nero e l'acre odore della combustione hanno invaso non solo la zona del porto ma anche una porzione del centro città fino al Politeama. Il fumo si è diradato una volta iniziate le operazioni di spegnimento del rogo che sono ancora in corso. Non si conosce ancora la causa del divampare delle fiamme.