

Primo Piano:

Riforma portuale e nomine

(Corriere Marittimo, Ferpress, Il Secolo XIX)

Dai Porti

Genova:

"...Darsena, l'ultima battaglia di Genova..." (La Repubblica)

"...Amm. Pettorino, Torre Piloti indispensabile..."

(Ansa, La Repubblica, Il Messaggero Marittimo, Il Secolo XIX)

"...Porto, traffico stabile a fine 2016: tirano Vte e Spinelli..."

(The Medi Telegraph)

"...Porto ed Erzelli doppio sbarco a Milano..." (La Repubblica)

"...Genova, calano gli incidenti in banchina..."

(L'Avvisatore Marittimo, The Medi Telegraph)

"...Agenzia dogane, prosegue lo sciopero..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Sulla Porto 2000 niente preoccupazioni neanche per i precari..."

(Il Tirreno, Corriere Fiorentino, La Gazzetta Marittima)

"...A palazzo Rosciano vanno in pensione Giovanni Motta e Roberto

Lippi..." (Il Tirreno)

"...Bando della maxi-Darsena..." (Il Tirreno)

"...Ecco i 5 milioni per la banchina..." (La Nazione)

"...Entro 10 giorni riaffideremo il servizio..." (La Nazione)

Piombino:

"...Portoferraio entra nelle aree di crisi..." (Corriere Marittimo)

"...Su Aferpi si smetta di prendere in giro i cittadini..." (La Nazione)

Brindisi:

"...Visita del Ministro Delrio al porto di Brindisi..." (Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...Portuali Gioia Tauro, sindacati promuovono il governo..."

(L'Avvisatore Marittimo)

Messina:

"...Allarmi inascoltati..." (Il Secolo XIX, La Stampa L'Informatore Navale)

Cagliari:

"...A Cagliari tasse scontate per traffici commerciali..." (Ansa,

L'Avvisatore Marittimo, Il Nautilus, Ferpress)

Focus:

"Da Napoli la riscossa del Sud" (Panorama)

Notizie da altri porti stranieri

Livorno: Bonadio presidente dell'Authority? Ancora forti le candidature di Becce e Rossi

In questi giorni il tam tam delle voci che rimbalzano tra Roma e Livorno, riguardanti l'assegnazione della presidenza all'Autorità portuale, indicano la possibile nomina di Giovanni Bonadio, presidente e amministratore delegato di Logistica Toscana.

Bonadio, laurea in ingegneria industriale a Pisa, Scuola Sant'Anna, è stato direttore generale dell' U.P.S.E. (Unione Piemontese per lo Sviluppo Edilizio). Esperto di edilizia residenziale, dal 2011, su designazione della Regione, ricopre l'incarico di amministratore delegato di Logistica Toscana, società consortile tra la Regione e le Camere di Commercio della Toscana, per il coordinamento delle relazioni fra porti, aeroporti, interporti regionali e le infrastrutture viarie.

Resta comunque forte la candidatura del manager savonese Luca Becce alla guida delle maggiori società del porto di Livorno. Amministratore delegato del Terminal Darsena Toscana, la società che vede coinvolto il gruppo Negri e i portuali. Becce è anche alla guida di Cilp, sempre nell'alleanza Neri-Negri con i portuali e AD dell'ex Agelp ora risanata.

Non esce comunque di scena neppure la candidatura del genovese Alberto Rossi, avvocato di fiducia del gruppo armatoriale MSC.

Secondo le dichiarazioni del sottosegretario ai Trasporti, Riccardo Nencini, intervenuto la scorsa settimana a Livorno al teatro Goldoni, in occasione della Convention di Confindustria Livorno e Massa Carrara, la nomina del presidente dovrebbe avvenire entro la metà di dicembre.

Fit-Cisl Veneto; Pellecchia, Delrio nomini il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare adriatico settentrionale

(FERPRESS) – Venezia, 30 NOV – “Abbiamo scritto una lettera al Ministro Delrio per sollecitarlo a nominare il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare adriatico settentrionale”, così dichiara Salvatore Pellecchia, Commissario della Fit-Cisl Veneto.

“La nomina è stata preannunciata dallo stesso Ministro dei Trasporti – spiega Salvatore Pellecchia – ma non è ancora stata effettuata. Tutto il sistema dei trasporti del Veneto la attende, perché i porti che ricadono sotto questa AdSP, quello di Venezia e quello di Chioggia, ne sono il cuore pulsante.

L'economia portuale veneziana, oltre che risentire degli effetti negativi della recente crisi economico-finanziaria, soffre anche del gap infrastrutturale esistente fra il nostro Paese e quelli dell'Europa continentale e delle modalità di funzionamento dell'intero sistema.

Prosegue il Commissario regionale: “Con il varo del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante la ‘Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali’ si è fatto un significativo passo in avanti per allineare il sistema portuale italiano a quello dei Paesi più avanzati, ma il percorso va completato con la nomina attesa”.

Aggiunge Mario Melchiori, Rsa del porto di Venezia: “Atteso che l'assenza della governance strategica viene percepita dalle lavoratrici e dai lavoratori del porto di Venezia e in particolare dai dipendenti dell'Autorità Portuale con grande preoccupazione, perché determina incertezza rispetto alle prospettive future e perché non si creano le condizioni per consolidare e incrementare i positivi risultati, che nonostante la crisi nazionale ed internazionale, si sono conseguiti nel corso dell'anno che si sta chiudendo, è necessario che venga nominato, al più presto possibile, il nuovo Presidente e che, conseguentemente, si proceda al rinnovo di tutti gli organi della AdSP di Venezia-Chioggia.

A più riprese questo territorio e la comunità portuale hanno sostenuto la condivisibile necessità di avere un Presidente che, in possesso di tutti i requisiti propedeutici a governare una realtà complessa come quelle della portualità veneziana, sia nelle condizioni di potersi interfacciare efficacemente con tutti i livelli istituzionali di riferimento”.

DORIA, CAPRIOGLIO E TOTI DOVRANNO INDICARE TRE NOMI. PETTORINO MEMBRO DI DIRITTO

Genova, il risiko delle poltrone in porto

Quattro posti nel nuovo board dell'Authority: in pole Pasquale e Parola

IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Quattro poltrone, tre posti che fanno gola alla politica e almeno un ritorno di peso.

La battaglia sul board della nuova **Authority portuale** nata dalla fusione tra Genova e Savona, è appena iniziata, ma sui nomi di chi siederà su quelle poltrone, si giocano gli equilibri tra i due scali. E Savona potrebbe schierare almeno due cavalli di razza. Uno dei quattro posti del consiglio di amministrazione del porto che sarà guidato da Paolo Emilio Signorini, spetta di diritto al comandante del porto, Giovanni Pettorino, che già questa settimana potrebbe concludere l'anno di commissariamento dello scalo se il ministro Delrio firmerà il decreto di nomina. Signorini tornerà a Palazzo San Giorgio come comandante della capitaneria e siederà nel nuovo organismo

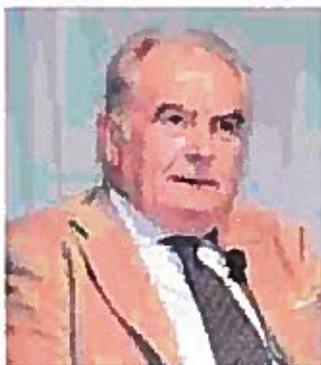
deciso dalla riforma. Al suo fianco troverà tre figure indicate rispettivamente dal Comune di Savona, dalla città metropolitana di Genova e dalla Regione Liguria.

La certezza che da Ponente arrivi Rino Canavese, non è più così ferrea. Anzi. Per l'ex

presidente del porto di Savona - ora manager del gruppo Gavio - la concorrenza di Francesco Parola, attuale braccio destro di Edoardo Rixi sulle strategie marittime, sarebbe fatale. La Regione potrebbe così decidere di far piantare la bandierina alla Lega che occuperebbe quindi un posto con un tecnico: Parola è infatti professore

associato di economia e gestione delle imprese marittime e portuali. Canavese potrebbe non trovare spazio nemmeno attraverso l'indicazione del Comune di Savona. Uno dei papabili, tenuto sempre in grande considerazione dalla sindaco Ilaria Caprioglio, è Luciano Pasquale, il presidente della Camera di commercio Riviera di Ligu-

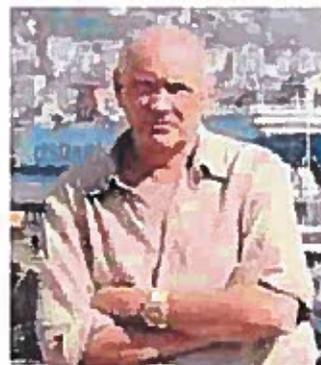
ria, membro del cda di Carige, con incarichi di prestigio nella provincia Savonese, è il favorito nella gara. Così Canavese, che sembrava in pole, rischia di rimanere fuori gioco. Anche il direttore degli industriali di Savona, Alessandro Berta, sarebbe fuori. Sui due nomi peserebbero veti incrociati, ma soprattutto "l'ostilità" di Genova che si troverebbe in casa figure di peso. E il capoluogo ligure cosa fa? La strategia è duplice: la portano avanti il Pd locale e il sindaco Marco Doria. C'è un nome che ricorre ed è quello di Mauro Vianello, presidente della cooperativa dei guardiafuoco del porto (Santa Barbara) e vicinissimo ai democratici. Ma Vianello non andrebbe a genio a tutti. E poi dicono fonti Pd «prima bisogna chiudere sul segretario». Eppure anche su quel fronte i giochi non sono chiari. C'è persino chi dice che sia saltato, per colpa delle vicende giudiziarie alla Spezia, lo schema di spartizione e anche il segretario di Genova potrebbe finire in quota "regionale".



Luciano Pasquale



Rino Canavese



Mauro Vianello

L'ECONOMIA



Darsena, l'ultima battaglia di Genova

MASSIMO MINELLA

C'è un fazzoletto di terra e mare che è diventato l'ultimo campo di battaglia di Genova. Con l'eleganza esteriore di chi è abituato a muoversi in grisaglia, si consuma infatti all'ombra della Lanterna uno scontro di po-

tere che, purtroppo e ancora una volta, si gioca su quel che resta della Fiera, un tempo nemmeno troppo antico fiore all'occhiello della città, oggi società in liquidazione sulle cui ceneri si costruirà un nuovo soggetto, una "newco" fra pubblici e privati.

SEGUE A PAGINA IV

Darsena della Fiera ultima battaglia dei moli fra nautica e Torre Piloti

Assemblea degli azionisti dell'ente in liquidazione si tratta sulla nascita della nuova società pubblico-privata

«SEGUE DALLA PRIMA PAGINA»

MASSIMO MINELLA

Il nocciolo del problema è tutto qui, in una società che gestirà ciò che resta della Fiera, in particolar modo il suo boccone più appetitoso, la darsena nautica che con il progetto del Blueprint di Renzo Piano torna a far vivere tutto l'anno. Ma qui si arriva anche all'elemento critico della vicenda, perché l'architetto nel suo disegno del nuovo waterfront di levante è partito da un'opera dall'alto valore simbolico, come la nuova torre dei piloti, che resta però fondamentalmente un'opera necessaria e urgente. Non si pensa a un altare laico per celebrare una tragedia vittima della follia umana, con una nave senza governo che retrocede fino a toccare una Torre sguarnita della minima protezione e l'abbatte, provocando la morte di nove persone. Da qui, e non poteva essere diversamente, è partito il lavoro di Piano, che quella torre ha disegnato una prima volta, cambiato dopo aver acquisito i pareri di tutti quanti i soggetti coinvolti nell'attività e nel controllo della sicurezza del porto, e poi regalato alla città. La sua collocazione, a ridosso della massicciata che si affaccia alla Foce del Bisagno, dentro l'arca della Fiera, è la "sentinella" del porto, il punto di vita ideale da cui seguire l'entrata e l'uscita delle navi, una struttura fondamentale per un porto che accoglie navi lunghe anche più di trecento metri, costrette a fare evoluzioni in un porto pensato più di un secolo fa. Anche per questo, diventa impellente disporre al più presto di una nuova diga foranea a cinquecento metri da quella attuale. Ma questa è un'altra storia sul cui paradossale blocco a tre anni dalla sua presentazione si potrebbe di-

re molto.

Bisogna però tornare alla Torre che riceve il via libera in conferenza dei servizi e arriva al giudizio del comitato portuale alla fine di novembre, a pochi giorni dal conmiato del commissario dell'authority, l'ammiraglio Giovanni Pettorino. Il commissario presenta la delibera ma prima di metterla in voto capisce che l'esito sarà negativo. Finirebbe in minoranza e sfiduciato. Non ne fa però una questione di poltrona, che lascerà comunque fra una manciata di giorni con enorme sollievo per potersi totalmente dedicare al suo incarico di direttore marittimo della Liguria e comandante della Capitaneria di Porto di Genova (cosa che non ha mai abbandonato in quest'anno da commissario). La Regione spiega di aver ricevuto le carte su un pronunciamento tanto delicato solo da pochi giorni e l'asse imprenditoriale formato da Confindustria e Camera di Commercio invitano a una ulteriore riflessione sulla collocazione e sulle dimensioni. Non uno stravolgimento,

ma un invito a riflettere ancora. Ovvio che ora se ne occuperà il nuovo presidente dell'authority Paolo Emilio Signorini, ma un nuovo progetto non potrebbe essere risolto in poche settimane, chiederebbe un nuovo iter e soprattutto la disponibilità di Piano a una rimodulazione della Torre. E l'architetto, da questo punto di vista, non pare disponibile.

In parallelo, l'assemblea degli azionisti della Fiera in liquidazione discute della "newco" fra pubblici e privati che dovrebbe riportare pace in casa della nautica e governare la darsena per dar vita a un Nautico tutto l'anno. La concessione ai Saloni Nautici (cento per cento Ucina) scade a fine anno e probabilmente sarà rinnovata. Ma a

suo tempo erano arrivate anche altre

offerte quella di Fiera e Marina Fiera e quella delle imprese Pesto e Amico, che stanno rinnovando il loro interesse su quelle aree. Gli accordi prevedono che un'offerta migliorativa rispetto a quella dei Saloni Nautici possa in qualsiasi momento riaprire il confronto su aree di particolare pregio e valore. Può aver un senso, ma la realtà che una "newco" potrebbe superare ogni tipo di problema, tenuto conto che può recepire le istanze degli enti interessati alla valorizzazione di un bene pubblico, ma anche i legittimi interessi di imprese che vogliono sviluppare business su quell'area, facendo crescere ricchezza e lavoro. Il difficile, caso mai, è riuscire a mettere d'accordo tutti quanti.

segue



IL WATERFRONT
Una suggestiva
veduta dall'alto
dell'area del
waterfront di levante
del porto di Genova
al centro del
dibattito genovese

Il disegno di Piano passa nelle
mani del nuovo presidente
dell'authority Signorini e i tempi
si allungano



Porti: Genova, amm. Pettorino, Torre Piloti indispensabile

Ammiraglio, al momento c'è stato un rinvio, non una bocciatura



(ANSA) - GENOVA, 30 NOV - "Vogliamo la torre piloti, è indispensabile e c'è stata anche l'attenzione dell'architetto Renzo Piano, l'abbiamo letto come un impegno di tutta la città": lo ha detto il commissario dell'Autorità portuale di Genova, ammiraglio Giovanni Pettorino oggi a Genova. "La torre è urgente per ospitare i servizi tecnico-nautici - ha aggiunto Pettorino - Al momento c'è un rinvio, non una bocciatura". L'ammiraglio ha commentato così le critiche alla decisione presa ieri dal comitato portuale di rinviare l'approvazione del progetto da parte di chi teme che per interessi di alcuni la costruzione venga definitivamente bocciata. Tra i critici anche il capo dei piloti del porto di Genova, John Gatti.



DORIA
Il sindaco favorevole
alla prosecuzione del
progetto della Torre
così come presentata in
comitato

“
Presentata la
doppia missione
di Comune e
porto in Cina e
Russia per
promuovere le
nuove sfide
urbanistiche
”

LE REAZIONI

Pettorino: “Un rinvio non una bocciatura” Doria: “Andiamo avanti”

MATTEO MACOR

«**T**ECNICAMENTE è un rinvio, non una bocciatura. Ma non appena potrò, una volta tornato esclusivamente al mio ruolo in Capitaneria, solleciterò una decisione su quella che rappresenta un'esigenza fondamentale per il porto di Genova». Torna subito sul caso Torre del Piloti, l'ammiraglio Giovanni Pettorino. A più di tre anni dal crollo di Molo Giano, e due giorni dal rinvio della delibera che in comitato avrebbe dato il la all'avvio della progettazione operativa della nuova torre, il comandante della Capitaneria o (ancora per poco, forse neanche una settimana) commissario dell'Autorità portuale non nasconde la delusione per «l'allungarsi dei tempi nella realizzazione di «un'opera indispensabile». Interpellato in Comune a margine della conferenza stampa sulla spedizione cittadina in Cina, pensata «anche per mettere in contatto i traffici di due grandi porti, Genova e Guangzhou», sul rinvio l'Ammiraglio ha ascoltato le dichiarazioni sul tema del sindaco Marco Doria («il Comune ha già approvato il progetto. Altri enti, come Regione, Camera di commercio e Confindustria, hanno invece chiesto un ulteriore passaggio di approfondimenti») e ammesso una certa amarezza a riguardo. «Dopo tre passaggi pensavo proprio la questione si potesse concludere, se non l'avrei portata

in comitato portuale. Sulla nuova torre c'è stata anche l'attenzione di Renzo Piano, e la sua realizzazione la consideravo un impegno di tutta la città». Ancora per qualche giorno alla guida del porto, Pettorino lascerà il posto al suo successore in **Autorità portuale**, Paolo Emilio Signorini, probabilmente proprio in corrispondenza delle due missioni istituzionali con cui da domani ai prossimi dieci giorni il Comune porterà vari asset della città - o per primo il porto - in giro per il mondo. Dal 2 al 6 dicembre a Mosca (con gli assessori al Turismo e allo Sviluppo economico, Emanuele Piazza e Carla Sibilla, ma anche Confindustria e Spim) per fare promozione turistica e presentare e proporre a potenziali investitori i diversi progetti cittadini di trasformazione urbana (dal Blue Print agli Erzelli). E dal 6 al 10 dicembre a Guangzhou, terza capitale economica cinese dopo Shanghai e Pechino. Metropoli da 12 milioni di abitanti dove lo stesso sindaco Doria firmerà un memorandum di intesa basato «su temi e punti di forza che accomunano le due città, dalla cultura al turismo». Tra i quali il più rilevante sarà la connessione del sistema portuale genovese - il cui rapporto con la Cina muove già 350 mila contenitori l'anno - con i volumi del porto cinese, colosso da 80 chilometri di estensione e 16 milioni di contenitori movimentati, e la “Nuova Via della Seta”.

“
In calendario due
mostre, due film,
oltre settanta
interventi da
tutta Italia per
raccontare un
mondo sempre in
fermento
”

Concessioni e torre piloti la palla passa a Signorini

GENOVA - «Mi sembra assurdo che nell'ultimo consiglio di una società che fra una settimana avrà un nuovo presidente e cada si prendano decisioni su una cosa che potrà impegnare il porto per il futuro e che comunque si farà nel 2018». Così Marco Bisagno, amministratore delegato dei cantieri Mariotti e rappresentante di Confindustria nel Comitato portuale dell'Autorità di Genova, spiega la decisione di rinviare il voto sull'adeguamento tecnico della nuova darsena indispensabile per poter dare il via alla progettazione esecutiva del-

(continua a pagina 11)

Concessioni e torre piloti

la torre piloti. Una scelta che rimanda di fatto la palla al nuovo presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, che potrebbe insediarsi già nei prossimi giorni.

Sul rinvio (che ha scongiurato il voto contrario) si sono schierati Regione, Comune, Confindustria e Camera di commercio, formalmente sull'adeguamento tecnico della viabilità e degli spazi a mare e a terra della nuova Darsena (spazio che interessa alle imprese e serve per il Nautico), in relazione alla nuova torre piloti del porto, ma di fatto è una frenata sull'opera che così sarebbe approdata il 10 Dicembre in Conferenza dei servizi, per poi partire nel 2017 con il progetto esecutivo e nel 2018 avviare la costruzione.

La torre piloti disegnata da Renzo Piano finirà quindi sul tavolo di Signorini e del nuovo Comitato di gestione che sceglierà se procedere o no.

«Del resto sulla proroga delle concessioni ai terminalisti, che devono fare investimenti, si può aspettare e invece per la torre piloti era un passaggio così urgente? Abbiamo deciso la destinazione dei fondi, ma portare nell'ultimo comitato questa delibera non mi sembrava giusto. Lasciamo decidere a chi gestirà il porto nei prossimi quattro anni». Sul tavolo di Signorini quindi, per cominciare, ci saranno le concessioni e la torre piloti.

IL COMMISSARIO

Pettorino: «Torre piloti di Genova indispensabile, ora darò battaglia»

GENOVA. «La nuova torre piloti è un'esigenza del porto, quando tornerò a fare a tempo pieno il comandante della Capitaneria solleciterò che i chiarimenti chiesti vengano fatti al più presto». L'ammiraglio Giovanni Pettorino, ancora per pochi giorni nella doppia veste di commissario straordinario dell'Autorità portuale e comandante della Capitaneria di porto di Genova, ha mal digerito lo stop di Regione, Camera di Commercio e Confindustria al progetto della torre piloti disegnata da Renzo Piano.

SERVIZIO >> 15

IL COMMISSARIO DELL'AUTORITÀ PORTUALE COMMENTA LA FRENATA IMPOSTA DAL COMITATO PORTUALE

Pettorino: «Torre piloti, darò battaglia»

«È un'urgenza per il porto, i chiarimenti siano rapidi». Doria minimizza: «Solo un rinvio»

IL CASO

ANNAMARIA COLUCCIA

«LA NUOVA Torre piloti è un'esigenza del porto, quando tornerò a fare a tempo pieno il comandante della Capitaneria solleciterò che i chiarimenti chiesti vengano fatti al più presto». L'ammiraglio Giovanni Pettorino, ancora per pochi giorni nella doppia veste di commissario straordinario dell'Autorità portuale e comandante della Capitaneria di porto di Genova, dice senz'altro meno di quello che pensa e che probabilmente vorrebbe dire. Ma le espressioni che passano sul suo viso, più ancora delle sue parole di commissario dell'Autorità portuale ormai a fine incarico,

fanno capire quanto abbia mal digerito lo stop al progetto di riordino dell'area della nuova darsena dove dovrebbe essere realizzata la torre piloti disegnata da Renzo Piano. Stop che, com'è noto, è stato imposto lunedì scorso dalla richiesta di approfondimenti avanzata in comitato portuale da Regione, Camera di Commercio e Confindustria: richiesta che ha impedito che il comitato, nell'ultima riunione presieduta da Pettorino, desse il via libera al progetto di sistemazione della nuova darsena in funzione della torre piloti, per l'ultimo passaggio nella conferenza dei servizi deliberante.

La palla, quindi, passa adesso al nuovo presidente dell'Autorità portuale, Paolo Emilio Signorini, che dovrebbe inse-

diarsi nei prossimi giorni, ma c'è il rischio che i tempi si allungino molto se saranno chieste altre modifiche al progetto, magari per fare spazio all'espansione di altre attività nell'area destinata alla torre piloti. «Il progetto era già passato tre volte in comitato portuale, c'era stata la conferenza dei servizi referente e quindi pensavo che il percorso si potesse concludere - ricorda Pettorino - Invece sono stati chiesti chiarimenti... Le richieste sono state mo-

tivate e giustificate. Si tratta di un rinvio, non di una bocciatura. Comunque, da comandante della Capitaneria, dico che noi vogliamo la torre piloti: è indispensabile per ospitare i servizi tecnici nautici, c'è

stata anche l'attenzione dell'architetto Renzo Piano per questo progetto e io l'ho letto come un impegno di tutta la città».

A chi poi gli chiede se dietro la richiesta di approfondimenti possano nascondersi interessi diversi di qualcuno per quell'area, Pettorino si limita ad osservare che «ci sono diverse ipotesi per l'utilizzo di quell'area, che è interessata anche dal progetto del Blueprint. Il tempo dirà...».

Di più non dice, su questo,

neanche il sindaco Marco Doria, che lunedì in comitato portuale ha avuto un ruolo di mediazione, per evitare che si andasse a una votazione sulla delibera che avrebbe sancito la spaccatura e messo in minoranza Pettorino. E ora Doria minimizza sulla portata dell'incidente: «Il Comitato portuale ha approvato il bilancio dell'Autorità portuale che prevede nel 2017 i finanziamenti per la torre piloti - sottolinea il sindaco - Quando si è arrivati a discutere del progetto dell'area della nuova darsena, Regione, Camera di Commercio e Confindustria hanno chiesto approfondimenti, per capire meglio come la torre piloti s'inserisce

nell'area. Io ho preso atto di questa richiesta e, d'intesa con l'ammiraglio, abbiamo deciso di rinviare la delibera». Quanto al fatto che la richiesta di approfondimenti possa nascondere eventuali interessi in contrasto con la realizzazione dalla torre piloti: «Questo dovrete chiederlo a chi ha chiesto gli approfondimenti - taglia corto Doria - Il Comune ha fatto la sua parte e martedì scorso il consiglio comunale ha approvato la modifica del Piano urbanistico comunale per consentire la realizzazione della nuova torre piloti, con alcune, legittime prescrizioni. Comunque credo che gli approfondimenti sollecitati non richiederanno tempi lunghi». Ma per ora, resta un'incognita.

© BURNINO ALCANTARA/ITALY PRESS

L'AMMIRAGLIO

Da comandante della Capitaneria dico che è un'opera indispensabile



GIOVANNI PETTORINO
Comandante Capitaneria di porto

L'IMPEGNO

I finanziamenti sono già stati approvati, si andrà avanti al più presto

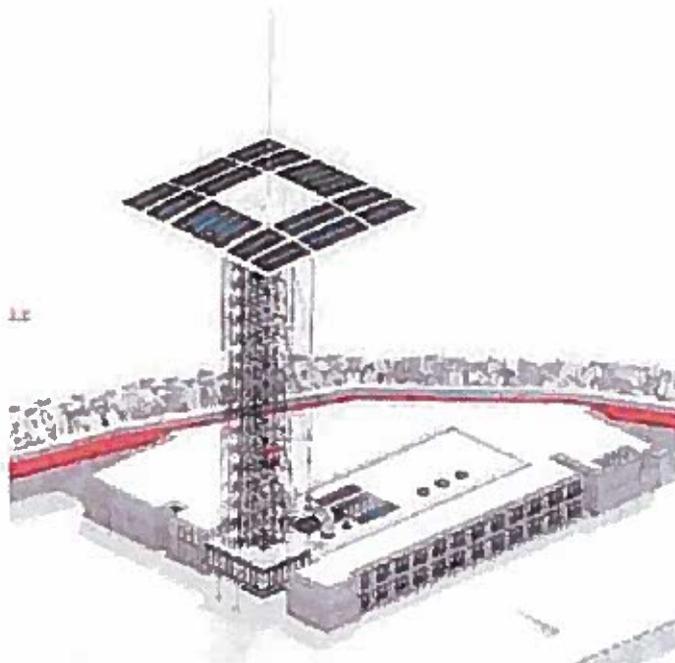


MARCO DORIA
Sindaco di Genova

L'APPUNTAMENTO

Il comitato portuale tornerà a riunirsi dopo l'insediamento di Signorini

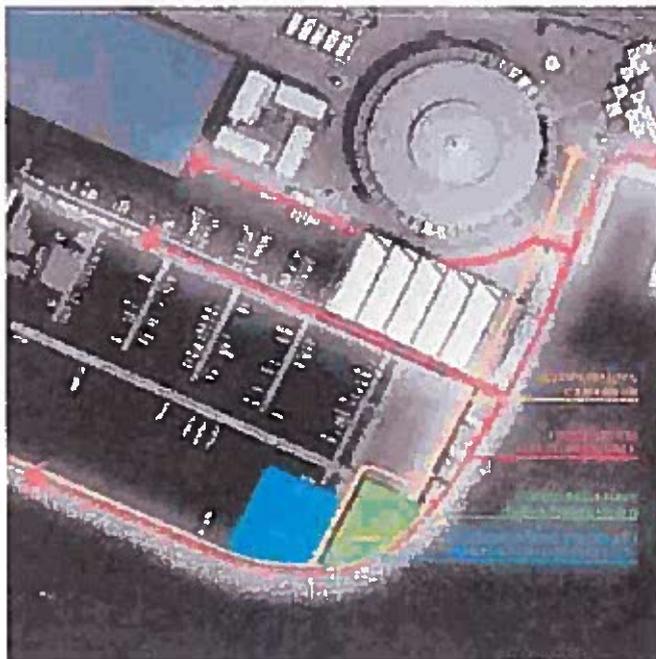
segue



Il rendering dal progetto di Renzo Piano



La pagina del SecoloXIX di martedì con la notizia del rinvio sulla Torre piloti



Lo schema dell'area su cui dovrebbe sorgere la costruzione

Porto, traffico stabile a fine 2016: tirano Vte e Spinelli

Genova - Bene i contenitori che chiuderanno a 2 milioni e 250 mila teu.



Genova - Diecimila container in più. Non molto, ma quanto basta per superare il record del 2015 e attestarsi, almeno secondo le proiezioni, a 2 milioni e 250 mila teu. Nonostante la crisi internazionale, le continue fusioni tra compagnie e il calo del commercio marittimo mondiale, lo scalo del capoluogo ligure riesce a tenere i volumi. A trainare i dati sono soprattutto il terminal Vte, gestito da Psa, e le banchine del gruppo Spinelli. I container dunque vanno bene, mentre il resto dei comparti - soprattutto le rinfuse liquide - faticano. A settembre segnavano una contrazione superiore al 9%, mentre nel carico secco il carbone continua a pagare la crisi del settore. Sarà un anno record anche per i passeggeri, grazie alle crociere che ad ottobre hanno segnato il record storico, sia per i traghetti. **A La Spezia invece nel terzo trimestre i dati del traffico del terminal Lscf sono negativi e segna -4,7% 8850 mila teu contro gli 890 mila dello stesso periodo dell'anno scorso, ma il gruppo Contship chiude i nove mesi del 2016 in positivo grazie al traino del terminal di Salerno (+13,2%) e Gioia Tauro che recupera l'8,4% di traffico e sfonda già quota 2 milioni di teu.** Il gruppo porta a 3 milioni 765 mila teu il traffico in Italia, mentre paga la crisi di Tangeri (-15,5%), ma recupera con i terminal tedeschi. Il principale gruppo privato europeo segna una performance significativa a Wilhelmshaven, dove i volumi sono aumentati del 26,4% a 411 mila teu. Anche Amburgo cresce, con un risultato in positivo del 4,1%, pari a 1,81 milioni di teu. A Bremerhaven invece i volumi rimangono stabili a 4,1 milioni di teu.

L'INCONTRO

Porto ed Erzelli doppio sbarco a Milano



«**D**AL punto di vista dell'attrattività della città ci sono elementi positivi. Ci stiamo preparando, abbiamo fatto passi avanti. Cerchiamo di proporre opportunità serie e cerchiamo di fare in modo che sia più facile coglierle» per chi vuole investire a Genova. Così il sindaco Marco Doria, partecipando a Milano all'incontro «Investire a Genova. Le opportunità e i grandi progetti» organizzato dallo Studio Legale Ncm, Spim e l'Ordine milanese degli architetti. Il dibattito è stato l'occasione per presentare a investitori e professionisti i due grandi progetti urbanistici che stanno interessando il capoluogo ligure: Blueprint, nell'ex quartiere fieristico, e quello del Polo scientifico e tecnologico agli Erzelli. Per il sindaco si tratta «di due occasioni per trasformare la città» e con cui «Genova guarda al futuro». «Come amministratori — spiega Doria — siamo molto impegnati nella lotta al dissesto idrogeologico e a rendere la città sicura, in un'ottica però di trasformazione complessiva».

L'ASL 3: -10,4% NEL 2015 RISPETTO AL 2014

Genova, calano gli incidenti in banchina Ma aumentano i rischi per i lavoratori delle compagnie portuali

Diminuiscono gli incidenti sul lavoro nel porto di Genova, come mostrano i dati elaborati dall'ufficio porto della Asl 3. Il rapporto dell'Asl è stato presentato durante l'ultima riunione del Comitato di igiene e sicurezza portuale di Genova, lo scorso 23 novembre. Il numero complessivo di incidenti è sceso da 240 nel 2014 a 215 nel 2015 (-10,4 per cento), a fronte di minime variazioni degli addetti operativi (-0,8 per cento) e delle ore lavorate (-0,2 per cento). Ma la Asl invita a non abbassare la guardia sulla sicurezza, sottolineando che rimangono ancora differenze, per quanto riguarda il rischio sul lavoro, fra i dipendenti dei terminal e i lavoratori dei pool di manodopera (Compagnia Unica, Compagnia Pietro Cluessa, agenzia Intempo). Per questi ultimi, fra 2014 e 2015, gli indici di incidenza e di frequenza sono addirittura aumentati. È inoltre rimasto stabile per tutti, dopo alcuni anni in calo, l'indice di gravità.

Se si guarda all'ultimo decennio, il trend è comunque decisamente in calo. Nel 2005 gli infortuni in porto erano stati 585 e fino al 2010 sono stati ogni anno più di 450, ossia più del doppio rispetto a oggi. Il responsabile dell'Ufficio porto, Giulio Andrea Tozzi, spiega che «l'indice di incidenza (numero di infortuni ogni 100 lavoratori addetti) complessivo si è più che dimezzato, da un valore medio di circa 38 del quadriennio 1999-2002, al valore di 18 del triennio 2009-2011, per poi scendere fino al valore 10 nel triennio 2013-2015». Negli stessi periodi anche l'indice di frequenza (numero di infortuni ogni 100.000 ore lavorate) è diminuito,



Operaio al lavoro nel porto di Genova

rispettivamente da un valore medio di circa 22 a 13 fino a 7 nell'ultimo triennio.

Il rapporto dell'Asl rileva che all'interno del porto ci sono situazioni differenti da terminal a terminal (con indici di frequenza compresi fra 4 e 14) e che occorrono un lavoro di maggior dettaglio per capire se lavorabile che incide sulla sicurezza è l'organizzazione del lavoro con il maggiore o minore utilizzo di personale cosiddetto sommini-

strato, quello che viene chiamato per coprire i picchi di lavoro, oppure se le differenze dipendono da aspetti tecnici come spazi e attrezzature o ancora dalle dimensioni aziendali o dalla tipologia di merce movimentata.

Nel 2007 è stato firmato nel porto di Genova il protocollo sulla sicurezza, in un periodo segnato da numerosi incidenti mortali in cui furono perso la vita, in momenti diversi, Enrico Formenti, Fabrizio

Caunero e Giancarlo Desana. Il protocollo genovese, poladonato da altri porti (nell'ordine, fra 2007 e 2008, Napoli, Savona, Ravenna, Cambrà, Livorno, Piombino) e infine diventato modello nazionale, ha visto la nascita del Sol (sistema operativo integrato), che riunisce le diverse amministrazioni attive nella sicurezza. Al Sol, che ha funzioni di udienza, prevenzione e vigilanza, si è affiancato per la prima volta una rappresentanza dei

lavoratori.

Il protocollo sembra aver contribuito a migliorare l'ambiente portuale. Ma il numero di incidenti aveva già cominciato a scendere negli anni precedenti. «Nel 2008 - spiega sette anni fa l'allora responsabile Asl, Rosaria Carcasti - ce ne sono stati 440. Tanti? Nel 2001 abbiamo avuto 800 infortuni, 538 in Compagnia Unica. Oggi abbiamo dimezzato queste cifre».

Alberto Ghisla

Genova, calano gli incidenti in banchina

Genova - Aumentano invece i rischi per i lavoratori delle compagnie portuali.

ALBERTO GHIARA

Genova - **Diminuiscono gli incidenti sul lavoro nel porto di Genova, come mostrano i dati elaborati dall'ufficio porto della Asl 3.** Il rapporto dell'Asl è stato presentato durante l'ultima riunione del Comitato di igiene e sicurezza portuale di Genova, lo scorso 23 novembre. Il numero complessivo di incidenti è sceso da 240 nel 2014 a 215 nel 2015 (-10,4 per cento), a fronte di minime variazioni degli addetti operativi (-0,8 per cento) e delle ore lavorate (-0,2 per cento). **Ma la Asl invita a non abbassare la guardia sulla sicurezza, sottolineando che rimangono ancora differenze, per quanto riguarda il rischio sul lavoro, fra i dipendenti dei terminal e i lavoratori dei pool di manodopera (Compagnia Unica, Compagnia Pietro Chiesa, agenzia Intempo).** Per questi ultimi, fra 2014 e 2015, gli indici di incidenza e di frequenza sono addirittura aumentati. E' inoltre rimasto stabile per tutti, dopo alcuni anni in calo, l'indice di gravità.

Se si guarda all'ultimo decennio, il trend è comunque decisamente in calo. Nel 2005 gli infortuni in porto erano stati 585 e fino al 2010 sono stati ogni anno più di 450, ossia più del doppio rispetto a oggi. Il responsabile dell'Ufficio porto, Giulio Andrea Tozzi, spiega che «l'indice di incidenza (numero di infortuni ogni 100 lavoratori addetti) complessivo si è più che dimezzato, da un valore medio di circa 38 del quadriennio 1999-2002, al valore di 18 del triennio 2009-2011, per poi scendere fino al valore 10 nel triennio 2013-2015». **Negli stessi periodi anche l'indice di frequenza (numero di infortuni ogni 100.000 ore lavorate) è diminuito, rispettivamente da un valore medio di circa 22 a 13 fino a 7 nell'ultimo triennio.** Il rapporto dell'Asl rileva che all'interno del porto ci sono situazioni differenti da terminal a terminal (con indici di frequenza compresi fra 4 e 14) e che occorrerà un lavoro di maggior dettaglio per capire se la variabile che incide sulla sicurezza è l'organizzazione del lavoro con il maggiore o minore utilizzo di personale cosiddetto somministrato, quello che viene chiamato per

segue

coprire i picchi di lavoro, oppure se le differenze dipendono da aspetti tecnici come spazi e attrezzature o ancora dalle dimensioni aziendali o dalla tipologia di merce movimentata.

Nel 2007 è stato firmato nel porto di Genova il protocollo sulla sicurezza, in un periodo segnato da numerosi incidenti mortali in cui hanno perso la vita, in momenti diversi, Enrico Formenti, Fabrizio Cannonero e Gianmarco Desana. Il protocollo genovese, poi adottato da altri porti (nell'ordine, fra 2007 e 2008, Napoli, Savona, Ravenna, Carrara, Livorno, Piombino) e infine diventato modello nazionale, ha visto la nascita del Soi (sistema operativo integrato), che riunisce le diverse amministrazioni attive nella sicurezza. Al Soi, che ha funzioni di indirizzo, prevenzione e vigilanza, si è affiancato per la prima volta una rappresentanza dei lavoratori. Il protocollo sembra aver contribuito a migliorare l'ambiente portuale. Ma il numero di incidenti aveva già cominciato a scendere negli anni precedenti. «Nel 2008 - spiegava sette anni fa l'allora responsabile Asl, Rosaria Carcassi - ce ne sono stati 440. Tanti? Nel 2001 abbiamo avuto 800 infortuni, 538 in Compagnia Unica. Oggi abbiamo dimezzato queste cifre».

Nel capoluogo ligure Agenzia delle dogane, prosegue lo sciopero

••• GENOVA. Lo sciopero degli straordinari dei dipendenti dell'Agenzia delle dogane di Genova, che sta provocando ritardi sui controlli delle merci nel porto e disagi e costi per gli spedizionieri, proseguirà fino al 3 dicembre, come era stato proclamato, nessuno sconto. Da lunedì riprenderà il lavoro in straordinario, proseguirà invece fino al 6 lo stato di agitazione: nessun controllo dopo le 18 nei giorni feriali e nessun servizio nei festivi.

PROVINCIALI ASCOLTATO IN COMMISSIONE

«Sulla Porto 2000 niente preoccupazioni neanche per i precari»

di Enrico Paradisi

di LIVORNO

«Su Porto 2000 non ravviso elementi di preoccupazione che giustifichino un interesse del consiglio comunale. Al di là di qualche disallineamento c'è una normale dialettica aziendale, con lavoratori e sindacati. Non ci sono preoccupazioni né sull'attualità né sul futuro sia per i lavoratori a tempo indeterminato che per quelli a tempo determinato». Massimo Provinciali, segretario generale dell'Authority e presidente della controllata che si occupa di crociere, ha azzoppato subito il dibattito ieri in terza commissione: «Onestamente vedere all'ordine del giorno questo punto mi sorprende».

Quanto alla vicenda del gruppo Greco, che ha abbandonato l'appalto del servizio mensa e ristorazione alla stazione marittima,

lasciando 12 addetti da agosto senza stipendio e ora senza lavoro, ha annunciato una via di soluzione imminente. Dopo che si è aggiudicato l'appalto ci sono stati problemi, ha ammesso il numero due di Palazzo Rosciano: il concessionario del servizio ha accumulato con Porto 2000 un debito, ma è stato ben più grave l'atteggiamento con i lavoratori che ha portato a due convocazioni in prefettura per ritardi gravi sui pagamenti degli stipendi.

«Il rapporto tra Porto 2000 e gruppo Greco si sta interrompendo e abbiamo esplorato due soluzioni alternative», ha detto Provinciali che ha prospettato una soluzione ponte con affidamento diretto a un soggetto per svolgere il servizio mensa fino a nuovo appalto. La strada più probabile da percorrere riguarda un nuovo soggetto che rilevarebbe il ramo di azienda del gruppo Greco, subentrando nell'appalto fino alla scadenza del maggio 2019. In questo caso c'è l'impegno della società subentrante di assumere direttamente

tutte le lavoratrici, coprendo subito gli stipendi arretrati: «Se le cose quadrano per noi da un punto di vista giuridico amministrativo - ha confermato Provinciali - e per i sindacati sul fronte dei lavoratori (a breve avranno un incontro con la nuova società), il subentrante dal momento che ha l'ok, nel giro di una settimana è in grado di partire a svolgere il servizio. Ieri abbiamo analizzato la fattibilità da un punto di vista legale del percorso. Credo che nell'arco di 10 giorni si possa arrivare a compiere passi concreti importanti. Da lì in poi ci sarà un monitoraggio continuo e per noi sarà importante anche il feedback con le organizzazioni sindacali».

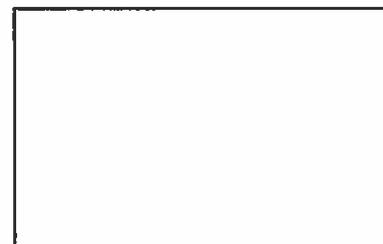
Su l'orto 2000 le condizioni sono cambiate nell'ultima settimana ha detto Fabio Bicchieri (Uil-Tucs): «Abbiamo firmato un contratto integrativo per cui i precari saranno chiamati direttamente da

Porto 2000 e non come interinali. Speriamo di riuscire a sistemare alcuni lavoratori precari». Stessa linea mantenuta da Enrico Barbini (Cgil): «Confermo su l'orto 2000 gli importanti accordi che abbiamo firmato che rafforzano la posizione dei lavoratori precari. Da qui alla fine della gara resta un obiettivo ottenere la stabilizzazione di qualche lavoratore che fa la stagione da anni. Siamo convinti che si possa fare perché qualche lavoratore un più non pensò infici la gara».

Infine sulla questione Grandi Molini introdotta da Bicchieri. Provinciali ha risposto che dopo aver preso atto dalla stampa della ripresa dell'attività, l'Authority ha richiesto all'azienda un cronoprogramma formale. «L'impegno più volte confermato richiedeva una garanzia di affidabilità perché l'investimento andasse a buon fine», ha detto Provinciali: «Siccome sono soldi che togliamo ad altre attività ci servono garanzie della continuità aziendale e della necessità della banchina più grande. I soldi ci sono, 5 milioni di euro già accantonati nel piano triennale».

**Stazione Marittima,
verso la soluzione
per il Gruppo Greco**

**I sindacati: firmati
accordi importanti
negli ultimi giorni**



A Palazzo Rosciano vanno in pensione Giovanni Motta e Roberto Lippi



All'Authority è andato in pensione Roberto Lippi (foto a destra), responsabile del settore promozione. Il numero due di Palazzo Rosciano, Massimo Provinciali, lo ha ringraziato «per la passione con cui si è dedicato al lavoro, distinguendosi per la serietà umana e professionalità: sentiremo la sua mancanza». Giorni fa aveva lasciato il lavoro, anch'egli per andare in pensione, Giovanni Motta (foto a sinistra), storico dirigente del settore ambiente, che ha legato il proprio nome agli escavi e al progetto-pilota Bofopoli in porto.

ECONOMIA DEL MARE

Bando della maxi-Darsena si pensa a un nuovo rinvio

Il progetto intanto ha superato la conferenza dei servizi al ministero
Slitta a venerdì il faccia a faccia con il Consiglio superiore dei lavori pubblici

► LIVORNO

Una decisione messa nero su bianco ancora non c'è ma l'Authority sceglierà nelle prossime settimane se far slittare di nuovo la scadenza entro la quale devono farsi avanti gli investitori privati interessati a realizzare la Darsena Europa. I termini finora risultano fissati al 15 dicembre: inizialmente erano stati previsti prima per il 22 marzo, quindi il 30 giugno, successivamente per il 30 settembre prima di essere spostati a metà dicembre.

Nel frattempo, il progetto-clou dell'Authority - che nei giorni scorsi era stato al centro di una serie di rilievi e richieste

di approfondimenti da parte della Regione - ha superato il vaglio della conferenza dei servizi extralarge in programma al ministero dello sviluppo economico: in realtà, a quanto è stato possibile ricostruire, rispetto alla trentina di uffici in lista se ne sono presentati solo un pugno (e fra questi i rappresentanti delle amministrazioni comunali di Livorno e di Pisa, quelli della Regione Toscana, i funzionari del ministero dell'ambiente e di quello dei beni culturali).

L'altra metà del doppio passaggio romano in pista fra martedì e ieri è stata rinviata invece ai prossimi giorni. Con un obiettivo: il raggruppamento di imprese che si aggiudicherà la realizzazione della Darsena Eu-

ropa dovrà farsi carico per prima cosa di presentare un progetto complessivo che comprende anche la parte (come la nuova diga foranea) a completo carico della parte pubblica. A esaminarlo saranno il Consiglio superiore dei lavori pubblici e la commissione del ministero dell'ambiente sulla valutazione d'impatto ambientale. Ecco perché da Palazzo Rosclano, sede dell'istituzione portuale livornese, sono stati presi contatti per instradare il progetto sui binari procedurali giusti per una sorta di vaglio preliminare. Tecnicamente si chiama "contributo".

In sede di conferenza dei servizi, da parte pisana si è tornato

a chiedere l'istituzione di un osservatorio che, una volta approvato il progetto, tenga gli occhi puntati sulla realizzazione della nuova infrastruttura all'esterno della Darsena Toscana: uno strumento di monitoraggio per verificare passo passo che la realizzazione non abbia pesanti impatti ambientali, a cominciare dall'erosione. Risulta che sia stato chiesto di aggiungere alla valutazione tramite modelli matematici anche una simulazione fisica degli effetti mediante un test con modelli in scala. La Regione invece è tornata a insistere sull'analisi dei rischi: un approfondimento delle ripercussioni di un variare più accentuati dei parametri.

Mauro Zucchelli



Giuliano Gallanti (Authority)



Massimo Provinciali (Authority)



Le Vasche di colmata all'esterno della Darsena Toscana: qui è prevista la Darsena Europa (Marzi Pentafoto)

GRANDI MOLINI PROVINCIALI IN COMMISSIONE LAVORO

«Ecco i 5 milioni per la banchina L'azienda garantisca la continuità» La risposta dell'Autorità Portuale

di VORNO -

LA VICENDA Grandi Molini ha fatto irruzione ieri in commissione lavoro nonostante non all'ordine del giorno. L'occasione era troppo ghiotta per Fabio Michelini di Uiltucs che ha approfittato della presenza del segretario generale dell'Autorità Portuale Massimo Provinciali. «A che punto siamo per Grandi Molini visto che riaprirà l'impianto il 7 dicembre ed ancora in attesa degli investimenti che l'Autorità Portuale destinerà al rifacimento della banchina di servizio per l'impianto molitorio?». Que-

sti lavori li hanno sollecitati anche Grandi Molini e la Regione.

«INTANTO abbiamo preso atto della ripresa dell'attività a dicembre - ha premesso Provinciali - dopodiché chiederemo a Grandi Molini garanzie sulla continuità dell'attività e il cronoprogramma dei suoi impegni. Quando li avremo spenderemo i 5 milioni di euro accantonati (che togliamo da altri interventi) nel piano triennale dei lavori per la banchina. Ma il bando per questi lavori competerà alla nuova Autorità Portuale di sistema».



SPERANZA E ATTESA Il 7 dicembre riaprirà lo stabilimento con 50 dipendenti

IL FRONTE DEL LAVORO

«Entro dieci giorni riaffideremo il servizio alla stazione marittima»

Spiragli per i dipendenti Greco senza stipendio

di MONICA DOLCIOTTI

- LIVORNO -

ANCORA dieci giorni per trovare una soluzione che consenta di dare un futuro al personale del Gruppo Greco alla stazione marittima. Questo è il tempo che ha chiesto il segretario **del Porto 2000**, Massimo Provinciali, per sciogliere questo nodo su sollecitazione di Jari De Filicaia del gruppo Pd. «Il personale del Gruppo Greco è in grave affanno - ha esordito De Filicaia ieri in commissione lavoro - e **Porto 2000** deve dare risposte al più presto. Tanto più perché è socia di Porto 2000 soggetto appaltante del servizio di mensa e bar alla stazione marittima gestito fino a tre mesi fa da Greco che si è ritirato ed ha lascia-

L'APPELLO

La delegazione del personale Greco: «Dateci una speranza. Non si può andare avanti senza stipendio»

to senza stipendio i suoi dipendenti». Provinciali si è sbilanciato facendo intravedere la luce alla fine del tunnel. «Ieri pomeriggio (martedì, ndr) abbiamo esaminato con i nostri avvocati come agire verso il gruppo Greco. Ovvero si procederà o con l'affidamento diretto del servizio come soluzione ponte in attesa di bandire la nuova gara. Oppure accetteremo la proposta di uno dei due gruppi che si sono fatti avanti e che hanno dato la disponibilità a rilevare direttamente il ramo di azienda del gruppo Greco in serendosi nella gestione del servizio fino alla scadenza dell'appalto fissata al 2019». Ma in questa fase sarà importante, ha sottolineato Gallanti, «il rapporto anche con i sindacati».

DURANTE l'audizione di Provinciali l'assessore al lavoro Francesca Martini ha chiesto se Porto 2000 potrà internalizzare il servizio della stazione marittima. «Con la gara in corso per privatizzare

Porto 2000 non si può cambiare il bando per introdurre una clausola del genere - ha risposto Provinciali - E le offerte sono già state formalizzate secondo il bando che non è più modificato. Per cui inserire questo elemento ora con le buste delle offerte aperte sarebbe inopportuno». Dai banchi del pubblico Dilva Guarneri, una ex dipendente Greco, ha manifestato la sua disperazione e quella dei colleghi. «Se tra dieci giorni non si risolve nul-



L'ANGOSCIA Tra le lavoratrici Greco c'è Dilva Guarneri (la quarta da sinistra) mentre segue la commissione lavoro

la noi cosa facciamo? Da tre mesi siamo senza stipendio». Una soluzione ci sarebbe. «Abbiamo posto la condizione che chi subentrerà al gruppo Greco dovrà pagare gli arretrati al personale. Siate certi» ha assicurato Provinciali. In attesa che la situazione si sblocchi Maria Grazia Macchia (Fisascat Cisl) ha invece sottolineato «l'importanza del servizio bar e mensa alla stazione marittima perché viene usato non solo dai turisti, ma anche dai dipendenti di aziende convenzionate».



Le soluzioni

L'annuncio di Provinciali: «Si procederà o con l'affidamento diretto del servizio come soluzione ponte in attesa di bandire la nuova gara»

L'alternativa

Ma c'è anche la possibilità di accettare la proposta di uno dei due gruppi che si sono fatti avanti per rilevare direttamente il ramo di azienda

No internalizzazioni

L'assessore al lavoro Francesca Martini chiedeva se Porto 2000 può internalizzare il servizio della stazione marittima. Ma il bando non si può cambiare

Portoferraio entra nelle aree di crisi

FIRENZE - Anche il sistema del lavoro locale di Portoferraio sarà area di crisi. Una delibera della giunta regionale ha modificato il provvedimento sulle aree di crisi non complesse, inserendo nella proposta, che dovrà essere recepita dal ministero dello sviluppo economico, anche il "sistema lavoro locale di Portoferraio", che in pratica comprende l'intero territorio dell'isola, meno i due comuni di Marciana e Marciana Marina, non inseriti nell'elenco nazionale delle aree eleggibili.

Una volta che il decreto di individuazione sarà approvato dal governo, anche le imprese dei comuni elbani coinvolti potranno partecipare ai bandi sui finanziamenti della Legge statale 181 e usufruire delle premialità inserite nelle leggi regionali a sostegno dello sviluppo.

PIOMBINO MOVIMENTO 5 STELLE ALL'ATTACCO DI ENRICO ROSSI: «INCAPACITÀ DI GOVERNO DEL PD TOSCANO»

«Su Aferpi si smetta di prendere in giro i cittadini»



IN FIBRILLAZIONE Gli operai ex Lucchini aspettano risposte

-PIOMBINO-
«SI SMETTA di prendere in giro i cittadini». Il Movimento 5 Stelle in Regione attacca il presidente Enrico Rossi sulla vicenda Aferpi, denunciando forti ritardi nella bonifiche. «Il destino di Aferpi e Piombino è legato a doppio filo alla bonifica degli 800 ettari di terreno in carico ad Invitalia. Il 9 novembre scorso il suo rappresentante è stato chiaro in Conferenza dei Servizi: ci vogliono almeno 18 mesi per le nuove indagini e solo dopo si potrà procedere con lo studio di fattibilità, propeedeutico al bando per ottenere, finalmente, la bonifica. Nel frattempo i 50 milioni governativi per questa fase sono sempre a Roma e

non alla Regione che li dovrà girare a Invitalia.

VISTO che la variabile tempo qui è decisiva, finora non è solo Rebrab ad averlo perso, sulla pelle dei lavoratori e delle loro famiglie» commentano Giacomo Gianarelli e Irene Galletti, consiglieri regionali M5S firmatari di un'interrogazione. «Dalla risposta del presidente Rossi ad una nostra interrogazione abbiamo appreso che Invitalia ha fatto l'aggiornamento del programma di indagini preliminari, ma fino a metà 2018 non sarà concluso. Perché queste informazioni sono assenti da ogni narrazione Pd finora presentata ai cittadini sul tema?» pro-

seguono i Cinque Stelle. «Il fallimento del progetto Rebrab non sarebbe la caduta di un imprenditore algerino troppo speranzoso - perché lanciatosi nel comparto siderurgico quando è specializzato nell'import-export agroalimentare - ma l'ennesimo esempio di imperdonabile incapacità di governo del sistema Pd toscano. Qui abbiamo un presidente come Rossi che nel marzo 2014 dichiarò di «giocarsi tutto sul polo siderurgico di Piombino» e purtroppo si era dimenticato che questo non è un gioco e chi governa non deve mai anteporre la propria carriera politica ai bisogni dei cittadini» concludono i consiglieri Regionali M5S.

Visita del ministro Delrio al porto di Brindisi



BRINDISI – Ieri, nell’ambito della sua visita a Brindisi, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, accompagnato dal commissario straordinario dell’Autorità portuale, Mario Valente, e dal dirigente dell’Area tecnica dell’Ente, ingegnere Francesco Di Leverano, ha avuto modo di effettuare un rapido ma significativo giro nel porto.

Il ministro ha potuto visionare i numerosi cantieri aperti, tra cui, in particolare, i lavori di definizione della piastra di Costa Morena Est e della Nuova Strada di collegamento tra il piazzale di Costa Morena Ovest e l’area di Sant’Apollinare. Appalti entrambi finanziati dalla Programmazione Operativa Nazionale Reti e Mobilità 2007/2013. Il ministro, verificata la fase pressoché di chiusura delle opere, ha apprezzato gli altri interventi in corso, fermando l’attenzione sui lavori di collegamento ferroviario tra il fascio di presa e consegna di banchina di riva (gruppo di binari esistenti a Costa Morena Ovest) e i nuovi binari in costruzione lungo la piastra di Costa Morena Est, e sulle opere di potenziamento della security portuale.

Il tragitto, definito dall’Autorità portuale, è stato strutturato in modo tale da evidenziare la connessione senza soluzione di continuità tra tutti gli ambiti del porto esterno, medio ed interno, a partire dal nuovo varco di Costa Morena Est fino alle banchine del Lungo Mare Regina Margherita. Di fatto, cioè, si è data concretezza al tanto auspicato ed atteso “circuitto unico doganale”, obiettivo prioritario del commissario straordinario Valente, già in parte realizzato tramite il collegamento stradale appena citato.

Significativa, per il ministro, è stata la sosta al Capannone ex Montecatini all’interno del quale nel 2011 si svolse l’Assemblea Anci che lo elesse a capo dell’Associazione Nazionale dei Comuni Italiani.

“Il ministro è stato particolarmente colpito dal numero delle opere di infrastrutturazione che l’Autorità portuale ha avviato per rendere il nostro porto più competitivo e attrattivo- commenta il commissario straordinario Mario Valente- ciò ci sostiene e ci conforta per la giusta direzione intrapresa.”

Portuali Gioia Tauro, sindacati promuovono il governo

Le segreterie di Cgil, Cisl e Uil della Calabria, in un documento, si dicono «moderatamente soddisfatte per le rassicurazioni fornite dal sottosegretario Claudio De Vincenti sulla vertenza Gioia Tauro. Per la nascita dell'Agencia per il lavoro portuale - fanno rilevare - De Vincenti ha comunicato che è solo una questione di tempo, auspichiamo sia così. La decisione assunta dalla presidenza della Commissione bilancio alla Camera, che ha cassato la proposta di inserimenti all'interno della manovra di bilancio, sarà superata al Senato, al massimo, attraverso un provvedimento ad hoc entro la fine dell'anno. De Vincenti - scrivono i sindacati - ha avuto parole rassicuranti sulla prossima nascita di uno strumento fondamentale per provare a dare un futuro a centinaia di lavoratori del porto di Gioia Tauro». Secondo i sinda-

cati «le parole del sottosegretario alla Presidenza del consiglio dei ministri provano a mettere un poco di chiarezza dentro una vicenda paradossale che rischiano di essere contraddittorie circa le politiche economiche annunciate dal Governo verso il mezzogiorno e Gioia Tauro. Aspettiamo i provvedimenti del Governo sui fatti e gli atti conseguenti, auspicando una soluzione positiva della vicenda». Cgil, Cisl e Uil Calabria hanno chiesto al Governo l'apertura di un confronto presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri «per monitorare i termini del protocollo di luglio e per discutere dei possibili interventi ed investimenti nell'area del retroporto industriale, per creare sviluppo e lavoro e proiettare l'area in una dimensione di crescita. Altrimenti rinunciamo solo gli annunci». Per i sindacati confederali della Calabria, poi,

l'incontro alla città della regionale di Catanzaro «è stato importante per fare chiarezza sullo sviluppo di un percorso che era stato sottoscritto lo scorso mese di luglio a Palazzo Chigi, un percorso che prevedeva l'istituzione dell'Agencia per il lavoro portuale a Gioia Tauro quale base fondamentale dentro un piano di rilancio dei porti e, soprattutto, di quello gioiese. Le segreterie dei tre sindacati si dicono «convinte che questo tipo di confronto debba diventare un metodo nei rapporti istituzionali con il Governo nazionale e l'amministrazione regionale. Sarebbe utile, infatti, ritrovarsi a distanza di sei mesi per fare il punto sull'applicazione dei programmi di sviluppo per il porto di Gioia Tauro». Secondo i sindacati, «l'Agencia per il lavoro portuale rappresenta un punto di partenza necessario e non più rinviabile all'interno di una strategia che,

nei prossimi mesi, dovrà mirare a far ripartire l'economia della Calabria a partire dal rilancio produttivo di uno degli scali portuali più importanti del Mediterraneo. In questo contesto il Governo - scrivono - non può più rinviare un'operazione verità sull'attivazione della Zona economica speciale all'interno dell'hub gioiese, così come non può più tacere su quali saranno le risorse investite sulla Calabria rispetto al miliardo ed ottocento milioni disponibili attraverso il Programma operativo nazionale Infrastrutture e reti». Allo stesso tempo, per i sindacati calabresi, «Rete ferroviaria italiana ed Anas dovranno mettere nero su bianco quale sarà il loro impegno concreto per la modernizzazione delle infrastrutture viarie e ferroviarie e per rendere finalmente efficiente la rete logistica nell'area industriale di pertinenza del porto di Gioia Tauro».

GIOIA TAURO E TARANTO

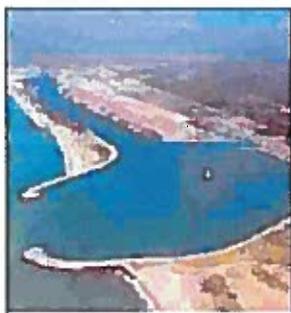
Portuali, l'Agenzia in Senato

Il governo ci riprova dopo la bocciatura alla Camera

Il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri Claudio De Vincenti ed il presidente della Regione Mario Oliverio hanno incontrato a Catanzaro, nella sede della Cittadella regionale, le organizzazioni sindacali per confrontarsi sull'Agenzia del lavoro portuale di Gioia Tauro e sulla recente decisione del presidente della Commissione bilancio della Camera di respingere l'emendamento sull'Agenzia inserito nella Legge di stabilità.

«Il presidente - ha detto De Vincenti - ha ritenuto l'emendamento microsettoriale e non di importanza strategica, come invece riteniamo io e il ministro Graziano Delrio concordando con la strategia del governo regionale. Il prossimo passo sarà quello di presentare lo stesso emendamento in Senato la prossima settimana, dove al novanta per cento siamo sicuri passerà».

L'Agenzia del lavoro dovrebbe assorbire i 400 lavoratori in esubero dello scalo reggino oltre ai 500 del porto di Taranto. «Per loro - ha sottolineato De Vincenti - è prevista la presa in carico da parte dell'agenzia per i prossimi 3 anni, fino al rilancio del porto stesso». E se l'emendamento non dovesse passare in Senato, De Vincenti ha assicurato ai sindacati che «si lavore-



Il porto di Gioia Tauro

rerà ad un altro provvedimento per la salvezza dei portuali».

«Il porto di Gioia Tauro è strategico per l'intera Europa - ha sostenuto Oliverio - per questo l'impegno nostro e del Governo è assoluto. Rassicurati sul fatto che l'Agenzia sarà creata, il Governo si sta anche impegnando per l'attivazione della Zes nell'area di Gioia Tauro con un gruppo di lavoro ad hoc che sta lavorando per fare domanda alla Commissione Europea». «Il governo conferma gli impegni per il porto di Gioia Tauro». Lo ha affermato il sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei ministri Claudio De Vincenti nel corso

di un incontro alla Cittadella regionale con il presidente della Regione Mario Oliverio, con i sindacati Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sul, e con Confindustria. L'incontro è stato promosso dal governatore Oliverio dopo che nella discussione sulla legge di stabilità in commissione Bilancio della Camera non è stata accolta una norma che istituisce l'Agenzia portuale per il transhipment e per i lavoratori di Gioia Tauro, prevista da un accordo interistituzionale di fine luglio. Nell'Agenzia tra l'altro dovrebbero essere ricollocati gli oltre 400 lavoratori che sono in esubero da parte di Mct, la società che gestisce il porto gioiese. «Voglio pensare - ha esordito Oliverio - che in commissione Bilancio della Camera si sia verificato solo un incidente di percorso, che però ha destato grandi preoccupazioni in noi e nelle organizzazioni sindacali. Ho voluto questo incontro con il sottosegretario De Vincenti sia per avere rassicurazioni sull'Agenzia sia per sottolineare la grande attenzione sul porto di Gioia Tauro, per noi prioritario nelle strategie di sviluppo e di crescita della Calabria e al centro degli strumenti di programmazione che abbiamo messo in campo con il governo nazionale e la Commissione europea».

LA TRAGEDIA DI MESSINA. LE ASSICURAZIONI INGLESIS: IN POCHI SEGUONO LE REGOLE

«Allarmi inascoltati, ancora troppe morti a bordo»

Denuncia dei sindacati: «Tagli alla formazione, la crisi mette a rischio la sicurezza sulle navi»

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Quella selva di leggi, decreti e linee guida internazionali, l'ultima approvata quest'anno, probabilmente non sta funzionando.

L'ennesimo campanello d'allarme è suonato un mese fa, quando i club P&I inglesi hanno scritto un nuovo avviso ribadendo la check list delle operazioni da compiere prima di scendere in tutta sicurezza in quegli «spazi confinati», luoghi che nella nave sono pericolosi proprio perché possono essere saturi di gas nocivi. Come è accaduto a Messina, nelle cisterne del traghetto Sansovino. Quella lista di azioni scritta dagli assicuratori inglesi spiega quali comportamenti adottare e indica gli strumenti per evitare rischi, affidando soprattutto al rilevatore di gas tossici il ruolo fondamentale: sino a quando non ci sono le condizioni e l'aria non è nuovamente respirabile, non si deve entrare. «Ma ci sono ancora troppi incidenti evitabili che provocano morti sulle navi» scrivono gli inglesi che quei decessi devono poi risarcire,

sottintendendo che a bordo si sottovalutano i rischi. «Nel settore dell'Oil & Gas, dove la pulizia delle cisterne è un'azione all'ordine del giorno, sia la formazione che le procedure, sono seguite in maniera scrupolosa - spiega Marco Chiesa, manager di Bureau Veritas - Tocca alle aziende fornire personale addestrato per queste operazioni, e deve essere pronto anche in caso di emergenza: il 50% dei decessi avviene perché un compagno si sente male e gli altri accorrono per aiutarlo, ma invece di salvarlo, si mettono in una situazione di rischio fortissimo». Ed è quello che nelle prime ricostruzioni è successo a Messina. Le compagnie del settore petrolifero hanno investito, e quelle del marittimo? «Manca la formazione - spiega Remo Di Fiore, l'uomo che in Italia rappresenta l'Ifi, il potente sindacato dei trasporti - Ma la colpa è soprattutto della crisi: ormai le compagnie non riescono nemmeno a coprire i costi operativi del viaggio di una nave, il settore è duramente colpito e per ridurre le spese, alcune compagnie tagliano dove possibile». Anche sull'addestramento: «Nel mondo marittimo le regole ci sono e sono anche molto chiare, ma vanno rispettate. Non

ha senso stringere ulteriormente le leggi, se tanto poi non vengono rispettate. E nel mondo marittimo non sempre avviene». Dal primo luglio l'equipaggiamento per testare se i gas tossici non sono più un pericolo per chi cerca di entrare in una cisterna, è obbligatorio e deve essere presente a bordo. Lo ha stabilito l'Imo, l'agenzia delle Nazioni Unite che si occupa del settore marittimo, ma «ci sono ancora casi di utilizzo improprio o nullo» scrivevano allarmati trenta giorni fa i club di assicuratori inglesi agli armatori, dopo l'ennesima morte su una nave. A far scattare l'ennesimo avviso era stato il ritrovamento del corpo di un ufficiale nella cisterna di una petroliera: c'erano volute 24 ore per trovarlo e l'inchiesta aveva stabilito che aveva ispezionato il luogo senza compilare la check list, senza quindi calcolare i rischi di quella operazione. «Ma alla fine chi paga è sempre il datore di lavoro - spiega Maurizio Dardani, avvocato esperto di diritto marittimo - È il datore di lavoro che deve adottare tutte le misure perché le operazioni siano svolte in sicurezza. Le indagini e l'inchiesta sono agli inizi, ma mi pare che sulle responsabilità la legge italiana non lasci spazio a dubbi».

simone.gallotti@ilsecoloxix.it

“Troppi tagli, sulle navi allarme sicurezza”

Dopo la tragedia di Messina l'accusa dei sindacati: le leggi ci sono ma le compagnie risparmiano

il caso

SIMONE GALLOTTI
GENOVA

Quella selva di leggi, decreti e linee guida internazionali, l'ultima approvata quest'anno, probabilmente non sta funzionando. L'ennesimo campanello d'allarme è suonato un mese fa, quando i club P&I inglesi hanno scritto un nuovo avviso ribadendo la check list delle operazioni da compiere prima di scendere in tutta sicurezza in quegli «spazi confinati», luoghi che nella nave sono pericolosi proprio perché possono essere saturi di gas nocivi.

Come è accaduto a Messina, nelle cisterne del traghetto Sansovino. Quella lista di azioni scritta dagli assicuratori inglesi spiega quali comportamenti adottare e indica gli strumenti per evitare rischi, affidando soprattutto al rilevatore di gas tossici il ruolo fondamentale: sino a quan-

do non ci sono le condizioni e l'aria non è nuovamente respirabile, non si deve entrare. «Ma ci sono ancora troppi incidenti evitabili che provocano morti sulle navi», scrivono gli inglesi che quei decessi devono poi risarcire, sottintendendo che a bordo si sottovalutano i rischi. «Nel settore dell'Oil & Gas, dove la pulizia delle cisterne è all'ordine del giorno, sia la formazione che le procedure, sono seguite in maniera scrupolosa - spiega Marco Chiesa, manager di Bureau Veritas - Tocca alle aziende fornire personale addestrato per queste operazioni, e deve essere pronto anche per l'emergenza: il 50% dei decessi avviene perché un compagno si sente male e gli altri accorrono per aiutarlo, ma invece di salvarlo, si mettono in una situazione di rischio fortissimo». Ed è quello che, nelle prime ricostruzioni, è successo a Messina.

Le compagnie del settore petrolifero hanno investito, e quelle del marittimo? «Manca la formazione - spiega Remo

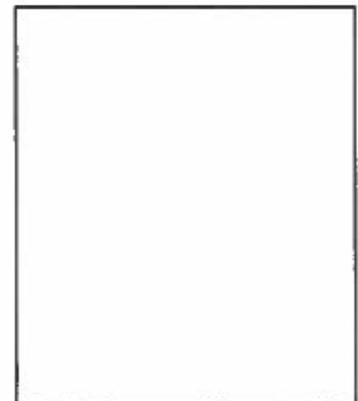
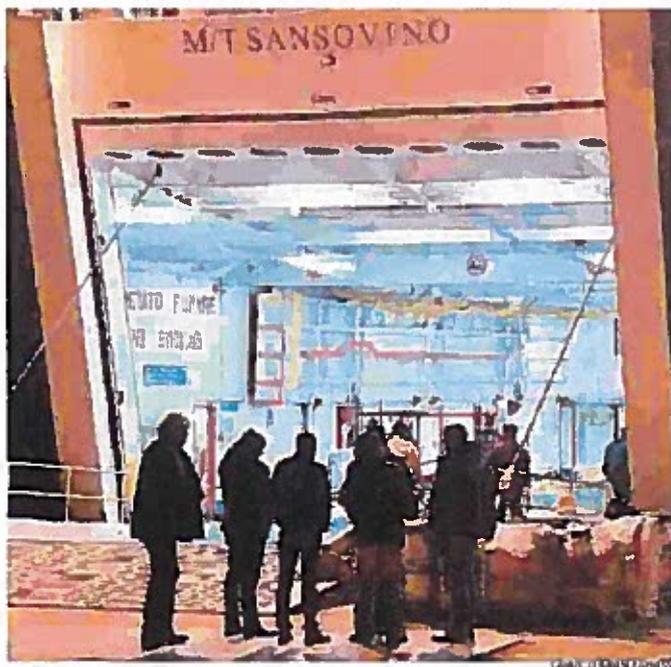
Di Fiore, che in Italia rappresenta l'Ifi, potente sindacato dei trasporti - Ma la colpa è soprattutto della crisi: le compagnie non riescono nemmeno a coprire i costi operativi del viaggio di una nave, il settore è duramente colpito e per ridurre le spese, alcune compagnie tagliano dove possibile». Anche sull'addestramento: «Nel mondo marittimo le regole sono molto chiare, ma vanno rispettate. Non ha senso stringere ulteriormente le leggi, se poi non vengono rispettate. E nel mondo marittimo non sempre avviene».

Dal primo luglio l'equipaggiamento per testare se i gas tossici non sono più un pericolo per chi entra in una cisterna, è obbligatorio e deve essere a bordo. Lo ha stabilito l'Imo, l'agenzia delle Nazioni Unite che si occupa del settore marittimo, ma «ci sono ancora casi di utilizzo improprio o nullo» scrivevano allarmati trenta giorni fa i club di assicuratori inglesi agli armatori, dopo l'ennesima morte su una nave. A far scattare l'ennesimo avviso era stato il ritrova-

mento del corpo di un ufficiale nella cisterna di una petroliera: c'erano volute 24 ore per trovarlo e l'inchiesta aveva stabilito che aveva ispezionato il luogo senza compilare la check list, senza quindi calcolare i rischi di quella operazione. «Ma alla fine chi paga è sempre il datore di lavoro - spiega Maurizio Dardani, avvocato esperto di diritto marittimo - La legge è chiara: il datore di lavoro deve adottare tutte le misure perché le operazioni siano svolte in sicurezza. Le indagini e l'inchiesta sono agli inizi, ma mi pare che sulle responsabilità la legge italiana non lasci spazio a dubbi, anche in caso di un comportamento negligente da parte del lavoratore». La compagnia del Sansovino è la Caronte & Tourist e ora diverse inchieste, compresa quella interna, cercheranno di fare luce su quello che è accaduto a bordo. Eppure, al di là della ricostruzione, «le responsabilità finiranno su armatore e comandante. E' sempre così per gli incidenti a bordo» spiegano i broker genovesi che assicurano gli armatori.

© BY MICHAEL CLARKE/REUTERS

Il dramma
Accanto, il traghetto Sansovino. Nelle sue cisterne sono morte assfissate tre persone



LE INDAGINI

Il boccaporto doveva restare chiuso

FABIO ALBANESE
MESSINA

Un boccaporto che doveva restare chiuso e che invece è stato aperto, liberando l'idrogeno solforato che ha ucciso tre marinai e ne ha ridotto in fin di vita un quarto. È l'ipotesi su cui lavorano polizia, carabinieri e Capitaneria di porto, per spiegare la strage di martedì sulla nave traghetto Sansovino, da due mesi in manutenzione nel porto di Messina. La procura indaga per omicidio colposo plurimo e lesioni. Nelle prossime ore potrebbero essere emessi i primi avvisi di garanzia. Il procuratore aggiunto Giovannella Scaminaci, che con il sostituto Federica Rende conduce l'inchiesta, spiega: «Si dovrà indagare sulla sicurezza e capire se si sia trattato di una fatalità o di una mancata applicazione delle normative. Cerchiamo di ricostruire la catena di responsabilità che su una nave è molto complessa». Per il capo dei Vigili del fuoco di Messina, Pietro Foderà, «è probabile che uno sia entrato nella sentina e si sia sentito male e che gli altri siano intervenuti per salvarlo», respirando pure loro il gas velenoso. Uno dei sopravvissuti, il nostromo Nino Lombardo: «Mi hanno chiamato e sono sceso senza pensarci due volte, con la maschera e la bombola d'ossigeno, e ho trascinato via il giovanotto di macchina, poi il primo ufficiale, poi mi sono sentito male e mi sono risvegliato in ospedale».

Il gas sarebbe arrivato da un vano attiguo a quello dove sono entrati i marinai, un ambiente che secondo l'armatore Caronte & Tourist doveva essere già pulito e bonificato per i lavori di manutenzione effettuati, e che era chiuso da un boccaporto. Lì dentro ci sarebbero stati i residui di nafta e i gas velenosi che hanno ucciso il primo ufficiale Christian Micalizzi, il secondo ufficiale Gaetano D'Ambra e il

motorista Santo Parisi, con un altro operaio di macchina, Ferdinando Puccio, ancora in pericolo di vita e in coma farmacologico. Migliorano le condizioni del comandante Salvatore Virzì e di altri tre marinai, Gaetano Venuti, Nino Lombardo e Emanuele Geraci: i loro racconti saranno fondamentali per ricostruire l'incidente.

Al Policlinico e all'ospedale Papardo lo strazio dei familiari hanno riconosciuto i corpi. Il suocero di Gaetano D'Ambra, Antonino Natoli: «Mi aveva detto, "vengo a lavorare con te perché me ne voglio uscire". E invece lì dentro è morto».

© RICORDI QUOD TRISTE VITAE



VIGILI DEL FUOCO/REDA

La cisterna della tragedia

Ancora una tragica disgrazia sul lavoro con 3 marittimi morti a Messina. Serve un immediato cambio di passo nella sicurezza a bordo delle navi



Roma, 30 novembre 2016 – “La notizia della morte di 3 marittimi intenti a lavorare su una cisterna di una nave della Caronte & Tourist, ex Siremar, presso il porto di Messina, iscritti alla nostra organizzazione sindacale, ci sconvolge e porta immediatamente il nostro pensiero alle rispettive famiglie a cui porgiamo le condoglianze e tutto l'affetto e la vicinanza possibile” così si esprimono addolorati il Segretario nazionale marittimi Uiltrasporti, Paolo Fantappiè, ed il Segretario Generale nazionale Claudio Tarlazzi sul tragico accadimento di ieri pomeriggio.

“Non è più tollerabile ed accettabile morire sul lavoro in questo modo, nonostante tutte le leggi e le disposizioni che regolano la sicurezza del lavoro” – proseguono i due Segretari -

“Serve un immediato cambio di passo, con un maggiore coinvolgimento dei marittimi nella pianificazione dei vari lavori che vengono effettuati ed una maggiore formazione e controllo degli organi di vigilanza competenti. Come Uiltrasporti Nazionale continueremo a fare la nostra parte nel campo della sicurezza, oggi ancora con maggiore determinazione, nella speranza che queste tragedie non accadano più”.

Porti: a Cagliari tasse scontate per traffici commerciali

Risparmio complessivo per operatori circa un milione di euro



(ANSA) - CAGLIARI, 30 NOV - Tasse ridotte per gli operatori commerciali legati al transhipment, movimentazione di merci o container, del porto di Cagliari. Lo ha deciso il Comitato portuale nella seduta di oggi, probabilmente l'ultima prima del passaggio al nuovo regime dell'Autorità di sistema. Tradotto in soldi l'abbattimento comporterà per le attività che ruotano intorno al porto canale di Macchiareddu un risparmio complessivo di circa un milione di euro. Lo sconto riguarda la movimentazione delle merci relativa al 2016.

"Questi interventi - spiega Roberto Isidori, commissario straordinario dell'Authority - rendono il porto di Cagliari ancor più competitivo rispetto ai principali scali del Mediterraneo". Una decisione non nuova, quella di oggi, che si inserisce in continuità con le scelte fatte negli anni precedenti. "E' importante - sottolinea Isidori - per sostenere lo sviluppo dei traffici commerciali favorendo ricadute su investimenti privati e sulla creazione di nuovi posti di lavoro.

Il nostro scalo - precisa - si conferma quarto porto italiano di transhipment con un trend in crescita continua nel corso degli ultimi anni". (ANSA).

1 MILIONE IN MENO

Cagliari abbatte le tasse portuali

Durante la seduta di ieri del Comitato portuale di Cagliari è stato definito l'abbattimento delle tasse portuali legate al traffico commerciale per 1 milione di euro che interesseranno la movimentazione delle merci relative al 2016.

Roberto Isidori, commissario straordinario dell' **Agencia portua-** **l** si dice «soddisfatto della scelta fatta stamattina dal Comitato portuale, perché questi interventi rendono il porto di Cagliari ancor più competitivo rispetto ai principali scali del Mediterraneo. La decisione di oggi, che si inserisce in continuità con le scelte fatte negli anni precedenti vuole sostenere lo sviluppo dei traffici commerciali favorendo ricadute importanti su investimenti privati e sulla creazione di nuovi posti di lavoro. Il nostro scalo» prosegue Isidori «si conferma 4° porto italiano di transhipment con un trend in crescita continua nel corso degli ultimi anni». L'abbattimento delle tasse portuali fa quindi parte della strategia individuata dallo scalo per recuperare maggiore traffico.

Porto di Cagliari: il Comitato portuale riduce le tasse di ancoraggio per 1 milione di euro



CAGLIARI – Durante la seduta odierna del Comitato portuale è stato definito l’abbattimento delle tasse portuali legate al traffico commerciale per 1 milione di euro che interesseranno la movimentazione delle merci relative al 2016.

Roberto Isidori, commissario straordinario dell’Autorità portuale si dice “soddisfatto della scelta fatta stamattina dal Comitato portuale, perché questi interventi rendono il porto di Cagliari ancor più competitivo rispetto ai principali scali del Mediterraneo.

La decisione di oggi, che si inserisce in continuità con le scelte fatte negli anni precedenti vuole sostenere lo sviluppo dei traffici commerciali favorendo ricadute importanti su investimenti privati e sulla creazione di nuovi posti di lavoro. Il nostro scalo” prosegue Isidori “ si conferma 4° porto italiano di transhipment con un trend in crescita continua nel corso degli ultimi anni”.

Cagliari: Comitato portuale riduce le tasse di ancoraggio per 1 milione di euro

(FERPRESS) – Cagliari, 30 NOV – Durante la seduta odierna del Comitato portuale è stato definito l’abbattimento delle tasse portuali legate al traffico commerciale per 1 milione di euro che interesseranno la movimentazione delle merci relative al 2016.

Roberto Isidori, commissario straordinario dell’Autorità portuale di Cagliari si dice “soddisfatto della scelta fatta stamattina dal Comitato portuale, perché questi interventi rendono il porto di Cagliari ancor più competitivo rispetto ai principali scali del Mediterraneo.

La decisione di oggi, che si inserisce in continuità con le scelte fatte negli anni precedenti vuole sostenere lo sviluppo dei traffici commerciali favorendo ricadute importanti su investimenti privati e sulla creazione di nuovi posti di lavoro. Il nostro scalo” prosegue Isidori “ si conferma 4° porto italiano di transhipment con un trend in crescita continua nel corso degli ultimi anni”.

Tunisia punta su Economia del Mare. Rinnovo porto Sidi Bou Said e nuovi porti turistici

Author : red

Date : 1 dicembre 2016



(FERPRESS) - Roma, 1 DIC - Il porto di Sidi Bou Said verrà totalmente rinnovato e numerosi porti da pesca verranno presto trasformati in porti turistici. Lo ha annunciato, secondo quanti riporta ANSAmed, il ministro tunisino del Turismo Selma Elloumi Rekik alla Conferenza internazionale Tunisia 2020 illustrando i progetti per il futuro del proprio dicastero che punta sullo sviluppo della cosiddetta Economia del Mare.

Per portare a termine i progetti in seno al ministero è stata creata un'unità speciale dedicata a porti turistici e crociere, ha annunciato Rekik, che ha esposto ai molti investitori stranieri presenti in sala le immense potenzialità della Tunisia nel settore del turismo, con la presenza di oltre 40 mila siti storici e archeologici e 60 isole in grado di offrire soggiorni indimenticabili a tutti le tipologie di turisti. Alcune destinazioni, ancora sconosciute al grande pubblico, come Tataouine e Tabarka, possiedono caratteristiche uniche al mondo, ha detto il ministro evidenziando inoltre il processo di rinnovamento intrapreso dal suo ministero per quanto riguarda l'e-visa, il visto elettronico, che faciliterà l'ottenimento del visto a distanza agevolando dunque l'entrata nel paese per chi proviene da paesi con obbligo di visto.

SPECIALE REGIONE CAMPANIA



Da Napoli la riscossa del Sud

La regione Campania è in prima fila negli sforzi per attirare investimenti e nuove imprese. Ha creato il primo assessorato dedicato alle start-up. Ed è l'unica in Italia ad aver approvato una legge per lo sviluppo dell'industria 4.0

Di Antonella Bersani

Quando si guarda all'economia campana sono possibili due approcci: uno basato su numeri non proprio confortanti e un altro basato sulla fiducia nel fermento messo in moto da istituzioni e imprenditori. Qui, si partirà dal secondo. A testimonianza dei progetti in corso, per spingerli

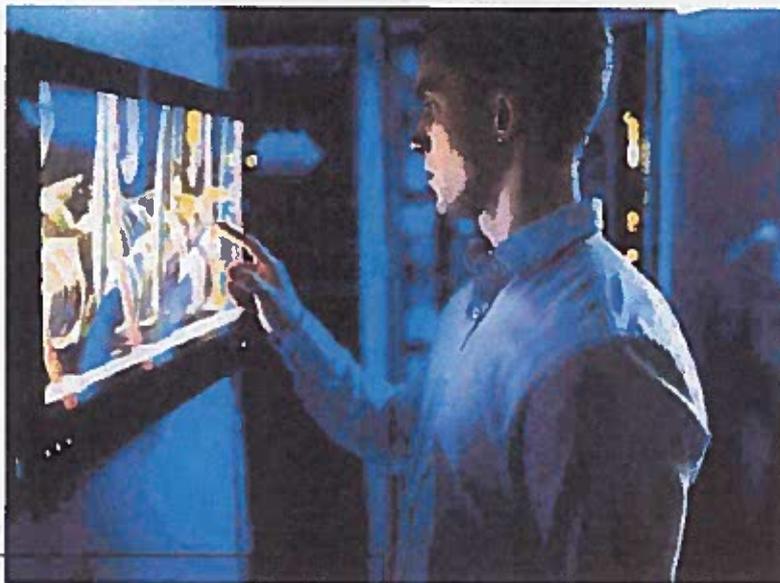


e fare in modo che non si perdano nel tempo e nella cronica incapacità di fare sistema. Prendiamo ad esempio l'inaugurazione dell'Accademia di Apple pronta a formare 600 sviluppatori per il sistema operativo IOs. È l'unico campus universitario in Europa ed è il risultato della collaborazione tra istituzioni, governo e università: nel com-

plesso 130 milioni di investimento su un'area dove prima la Cirio produceva pummarola e dove saranno ora formati sviluppatori che il mondo del lavoro chiede come il pane (1,2 milioni di posti di lavoro creati dallo sviluppo delle app in tutta Europa). Dopo Apple, è arrivato il colosso del software Indra che sta assumendo a Napoli e Matera. Mentre il presidente regionale Vincenzo De Luca ha lanciato la sua personale provocazione.

“ Assumere 200mila giovani nella pubblica amministrazione. Da subito. Perché serve uno shock per recuperare il gap che abbiamo perso dalla crisi del 2008 e che il nord invece ha già sanato».

La Regione Campania è anche la prima in Italia ad aver approvato una legge per lo sviluppo dell'industria 4.0 proponendosi così come territorio pilota nell'innovazione produttiva all'interno dei settori tradizionali e delle Pmi. Ha varato il primo assessorato nazionale dedicato alle start-up e persegue una progettualità più mirata rispetto al passato, concentrando i finanziamenti sulle eccellenze e i driver della crescita. Eppure, i dati degli osservatori economici non sono altrettanto dinamici. L'ultimo rapporto dell'Osservatorio banche e imprese ci dice infatti che da qui al 2020 continuerà ad allargarsi il divario tra il Mezzogiorno e il resto del Paese, che al Sud il Pil crescerà dell'1 per cento l'anno contro una media nazionale dell'1,5 per cento, mentre si ritiene difficile che recupereranno le posizioni pre-crisi Abruzzo e Campania, dove il calo tra il 2008 e il 2014 ha raggiunto



PER FINANZIARE RICERCA E INNOVAZIONE, STANZIATO UN MILIARDO DI EURO: POCO MENO DI 500 MILIONI SONO DESTINATI AL PIANO PER IL DIGITALE

punte anche del 13 per cento (contro il 7,4 del centro-nord). Lo confermano anche Svimez e Bankitalia, nonostante il valore aggiunto in Campania cresca (0,6 per cento) e settori come aerospazio, agroalimentare e turismo promettano bene. Perché la forbice con il nord si allarga? «In Campania abbiamo gli stabili-

menti produttivi di molte aziende del nord» racconta Ambrogio Prezioso, presidente di Unindustria Napoli. «E ovviamente i guadagni finiscono per lo più reinvestiti nella regione in cui l'impresa ha sede. Va però detto che l'interconnessione con il nord è molto forte, soprattutto in settori di eccellenza come l'aerospazio, la meccatronica e l'automotive (vedi le interazioni con il Piemonte), l'agroalimentare e l'abbigliamento. Occorre quindi stimolare filiere lunghe, che escano dai ristretti confini locali. Occorre guardare fuori dal proprio orticello, stringendo alleanze tra politecnici, aziende e università». Dal punto di vista istituzionale, questo «ponte» è rappresentato dall'assessorato all'innovazione, start-up e internazionalizzazione «che vuole proprio lavorare sui tre driver anti-crisi», dice l'assessore Valeria Fascione. «Il nostro è un approccio nuovo: ci stiamo foca-

NUMERI CAMPANIA

**L'ECONOMIA
CAMPANA
RAPPRESENTA
IL 6% CIRCA DEL
PIL NAZIONALE**



**5.861.529
GLI ABITANTI
DELLA REGIONE**

**1,88 MILIONI
GLI OCCUPATI
IN CAMPANIA
NEL 2016: +5,1%
RISPETTO AL 2014**

**130 MILIONI
L'INVESTIMENTO
PER L'ACCADEMIA
DELLE APP A NAPOLI**

**1 MILIARDO
L'INVESTIMENTO
IN RICERCA
E INNOVAZIONE
DELLA REGIONE
DAL 2014
AL 2020**



ALL'INTERNO C'È ANCHE IL PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO DEL SITO ARCHEOLOGICO DI POMPEI.

«Vorremmo veramente costruire qualcosa di efficace, mettendo a sistema le 200 ville antiche vesuviane, Ercolano e i luoghi dell'eccellenza agroalimentare» annuncia Ambrogio Prezioso di Unindustria. E nella sua visione c'è un intervento in cui si possano concentrare finanziamenti privati, istituzionali ed europei. Insomma, una chiamata alle armi per un obiettivo comune. Potenziare i siti archeologici e turistici attraverso un sistema di accoglienza «di livello internazionale che permetta ai turisti di arrivare e di fermarsi sul territorio. Non soltanto durante brevi tour tra Roma, Firenze e Venezia».

lizzando sul capitale umano e i talenti, lavorando soprattutto sulla open innovation. Cioè chiediamo alle start-up di lavorare su soluzioni utili per le grandi e medie imprese all'interno di un sistema articolato, unitario e ben guidato». Per finanziare ricerca e innovazione, la Regione ha stanziato un miliardo di euro (piano 2014-2020) e poco meno di 500 milioni sono destinati al piano per il digitale, che ha già fatto della Campania la seconda regione d'Italia per copertura (pari al 70 per cento). Ma quanto tempo ci vorrà perché il territorio recepisca questa cultura di sistema e di apertura? Un banco di prova sarà «Naples», considerato il più grande progetto di riqualificazione urbana d'Europa: si parte dalle eccellenze del territorio per raccogliere dalla base idee, proposte, suggerimenti e interventi. Tutti sono coinvolti: aerospazio, turismo, trasporti e logistica marittima e terrestre.

SPECIALE REGIONE CAMPANIA

**L'UNIVERSITÀ TELEMATICA PEGASO
VUOLE CRESCERE ALL'ESTERO
E SI PREPARA A ESPORTARE
IL SUO MODELLO IN 12 PAESI,
DALLA RUSSIA ALLA CINA**



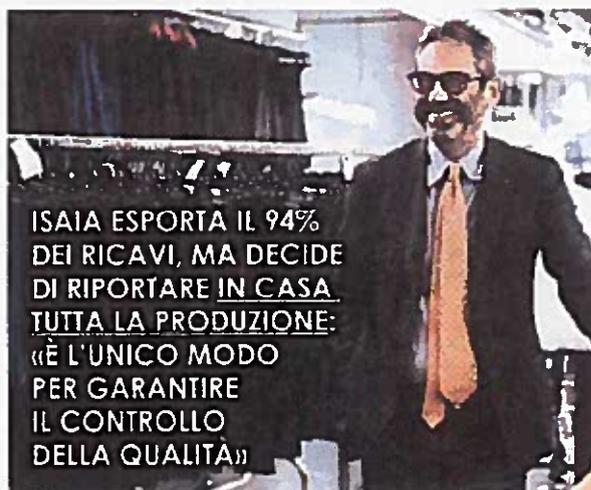
Potremmo definirla una ex start-up, non rivoluzionaria nell'idea ma nella sua applicazione. Stiamo parlando di Università Telematica Pegaso, ateneo online fondato dieci anni fa a Napoli dall'allora 28enne Danilo Iervolino. Oggi attorno a Pegaso è nata una piccola Silicon Valley su cui ruotano 60mila studenti distribuiti tra corsi di laurea, master e corsi di formazione e lezioni per le certificazioni linguistiche e informatiche, e che si prepara a esportare il suo modello nel mondo. "Abbiamo appena creato la prima Università pubblico/privata d'Italia, entrando nel capitale dell'Universitas Mercatorum delle Camere di Commercio" racconta Iervolino, ancora oggi il più giovane presidente di Università d'Italia, ma le novità non finiscono qui. Pegaso, che non ha mai usufruito di finanziamenti pubblici, sta infatti lavorando a un piano quinquennale per affermarsi in 12 Paesi, dalla Russia alla Cina passando per il Sudamerica e l'India. "I maggiori investimenti sono già stati fatti all'inizio dell'avventura, quando abbiamo realizzato la nostra piattaforma e l'abbiamo riempita di contenuti. Adesso si tratta di esportare il modello: inizieremo con una piccola sede e pochi collaboratori attorno ai quali crescere come abbiamo fatto in Italia, dove oggi contiamo 60 sedi e spazi per 100mila metri quadrati".

Iervolino, non a caso autore del libro "Just Press Start(up). Dall'idea all'impresa!", crede infatti in un modello che vada a intercettare i bisogni formativi territorio per territorio, segmento per segmento incrementando i 10 corsi già attivi: Ingegneria civile, Scienze linguistiche, Economia Aziendale, Scienze dell'educazione, Scienze motorie, Management dello sport, Scienze economiche e Scienze pedagogiche, Ingegneria della Sicurezza e Giurisprudenza.

**LA MULTIUTILITY
OPTIMA ITALIA
METTE LUCE,
GAS, TELEFONO
E INTERNET
IN UN'UNICA
BOLLETTA. E ORA
GUARDA ALLE
ASSICURAZIONI
E ALLA BORSA**



Luce, gas, telefono e internet in un'unica bolletta e con un canone unico calibrato sul profilo dell'utente: comodo, vero? E infatti questa è stata la ricetta vincente di Optima, multiutility napoletana nata 17 anni fa e che oggi conta 180mila clienti business e 25mila famiglie, per un fatturato in costante crescita. "Prevediamo di chiudere il 2016 a 252 milioni di euro con una crescita del 68 per cento" sottolinea Alessio Matrone, amministratore delegato e fondatore insieme con Danilo Caruso. "Certamente però, non abbiamo smesso di guardare al futuro: ci stiamo infatti aprendo anche a un altro settore, quello delle assicurazioni, e non escludiamo nemmeno un ingresso in Borsa". In realtà il trend positivo non si arresta e cresce a due cifre da ben 6 anni, quando i ricavi erano appena un quinto rispetto a oggi (54,5 milioni nel 2010). Ma a dare solidità e struttura a questo sviluppo è stato anche l'ingresso del fondo Alpha Equity che nel 2015 ha acquisito il 20 per cento del capitale aprendo



**ISAIA ESPORTA IL 94%
DEI RICAVI, MA DECIDE
DI RIPORTARE IN CASA
TUTTA LA PRODUZIONE:
«È L'UNICO MODO
PER GARANTIRE
IL CONTROLLO
DELLA QUALITÀ»**

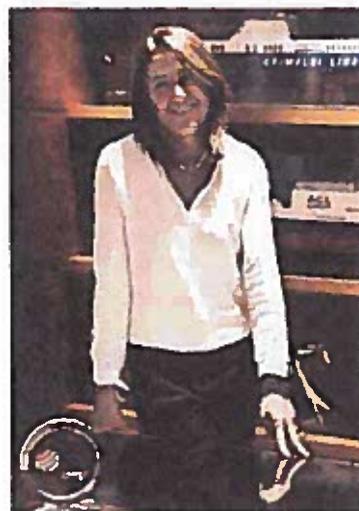


l'azienda a nuove competenze. "Optima è sempre stata orientata al marketing commerciale e alla formazione, tanto che i nostri collaboratori vantano un tasso di performance doppio rispetto alla media" continua Matrone. "L'ingresso del fondo invece, ci ha permesso di focalizzare l'attenzione anche sull'aspetto finanziario e sulla pianificazione della crescita, abituando proprietà e management a trattare con interlocutori diversi e con competenze nuove rispetto al modello impostato inizialmente". Questo significa più ordine e più trasparenza, valutando con professionalità i nuovi ambiti di sviluppo. E soprattutto la voglia di uscire da una dimensione "familiare", come ormai il volume del fatturato richiede.

GRIMALDI POTENZIA LA PRESENZA SUL MERCATO GRECO E INTANTO RADDOPPIA SERVIZI E PASSEGGERI IN SARDEGNA

A confermare la leadership napoletana sul mare c'è anche il Gruppo Grimaldi, primo armatore italiano e primo gruppo al mondo per il trasporto marittimo di auto e carico rotabile. Sui suoi traghetti che viaggiano nel Mar Baltico e nel Mediterraneo transitano 3 milioni di passeggeri l'anno, che sono però destinati a crescere ancora dopo il potenziamento della presenza in Sardegna e le ultime acquisizioni in Grecia. Il Gruppo, che fa capo alla famiglia omonima da ben tre generazioni, ha raggiunto nel 2015 un utile oltre i 400 milioni (+65 per cento rispetto al 2014) e un fatturato di oltre 2,8 miliardi che permette investimenti importanti, come è avvenuto nel corso di quest'anno con le operazioni eseguite attraverso la controllata greca Minivan Lines. Come risultato, la Minivan Lines detiene oggi il 48,3 per cento della Hellenic Seaways (HSW), il primo operatore greco di ferry, catamarani e aliscafi, ma obiettivo del Gruppo è prendere il controllo della società rilevando anche il pacchetto azionario della Piraeus Bank nella HSW. La presenza in Grecia infatti, fa parte di una strategia di consolidamento che punta, entro il 2020, a potenziare ulteriormente le rotte euro-mediterranee e atlantiche introducendo nuove navi tecnologicamente avanzate e con una capacità di carico maggiore. "La costruzione di nuovi traghetti che andranno ad aggiungersi alle 27 unità

attuali è già in fase di studio e nel frattempo abbiamo già più che raddoppiato servizi e passeggeri in Sardegna" spiega Francesca Marino, responsabile passeggeri di Grimaldi Lines. "Quest'anno abbiamo aperto una sede sull'isola, inaugurato una stazione marittima a Porto Torres, e portato a 4 i collegamenti: 2 al giorno Livorno-Olbia, 1 al giorno Civitavecchia-Olbia i quali si aggiungono all'ormai radicato Civitavecchia-Porto Torres (5 volte a settimana). E i dati del traffico, non fanno che incoraggiarci".



Cosa serve per fare di una realtà imprenditoriale italiana un caso di successo all'estero? Se si prende la storia di Isaia, azienda fondata nel 1957 a Casalnuovo, il "paese dei sarti", la ricetta è chiara: ossessione per la qualità, scelta accurata dei tessuti, cura dei dettagli e quell'"inconfondibile stile creativo italiano. Tutto questo ha fatto della maison del "corallo rosso" (il logo che compare sul bavero delle giacche), un marchio di riferimento per l'abbigliamento maschile di qualità, con un fatturato realizzato al 91 per cento all'estero. E se la qualità è l'arma vincente, succede anche che si facciano scelte apparentemente controcorrente. "La nostra strategia per i prossimi 3 anni prevede il ritorno alla produzione interna per tutta una serie di categorie merceologiche", spiega Gianluca Isaia, il presidente. "Abbiamo ristrutturato un edificio storico abbandonato dal 1990 e all'interno abbiamo già cominciato la produzione di pantaloni sportivi. L'obiettivo è di internalizzare anche le linee denim, poi

le produzioni in jersey e le cravatte". La scelta, che ha comportato un investimento in assunzioni, ha alla base due motivazioni forti: "Abbiamo ritenuto che questo fosse l'unico modo per garantirci il controllo della produzione e quindi della qualità dei nostri prodotti. Oltre al fatto che ci consente di offrire un servizio su misura per alcuni articoli, per esempio le polo e le cravatte". A questa importante scelta produttiva si affianca l'altra linea di investimento, quella nel retail: "Abbiamo in programma l'apertura di nuovi punti vendita a gestione diretta: ne abbiamo appena inaugurato uno a Pechino, cui ne seguiranno un altro paio negli Stati Uniti, mentre stiamo valutando anche aperture a Londra e a Roma". L'Italia non è però nelle priorità del gruppo campano: "Il nostro paese è ancora troppo in sofferenza. Abbiamo invece esplorato le potenzialità del mercato indiano, che ci sembrano interessanti, e potrebbero sostituire la Cina, che sta vivendo un momento di difficoltà".

SPECIALE REGIONE CAMPANIA



**HA TRACCIATO LA VIA ITALIANA
AL DISCOUNT: ORA PATRIZIO PODINI
VUOLE ARRIVARE A 750 INSEGNE
MD SU TUTTO IL TERRITORIO**

“È nei momenti di crisi che bisogna avere il coraggio di investire”. E certo, al cavalier Patrizio Podini il coraggio non manca. Bolzanino di nascita, attivo nel mondo della grande distribuzione fin dagli anni Sessanta, è l'uomo che ha tracciato la via al modello italiano del discount. A partire dal 1994, quando scelse di investire al sud fondando Md Discount. Da quel momento la crescita è stata inarrestabile, fino ad arrivare a 2,2 miliardi di euro di fatturato, 730 punti vendita, 5.300

collaboratori e 6 centri di distribuzione distribuiti nella penisola. “Un risultato invidiabile per una realtà interamente italiana, soprattutto in un periodo di contrazione come questo”, spiega l'imprenditore. Che nemmeno ora smette di investire: dopo aver acquisito nel 2013 i 320 punti vendita a marchio Ld dal gruppo Lombardini, ha messo mano a un ambizioso piano di aperture di punti vendita, che alla fine del 2017 porterà a 750 insegne Md su tutto il territorio. “Come ci siamo riusciti? Con una forte politica di conten-

imento dei costi, ma soprattutto offrendo al consumatore la possibilità di fare una “buona spesa” a prezzi decisamente competitivi” racconta Patrizio Podini. Sugi scaffali di Md (che nel frattempo ha tolto dall'insegna il termine discount) ci sono circa 2mila referenze a marchio proprio, prodotte da grandi gruppi italiani, con prezzi su cui non pesa la componente dell'investimento pubblicitario. Negli anni l'offerta si è decisamente differenziata: per quanto riguarda il comparto alimentari sono nate le linee Bio, una linea Premium, la Vivo Meglio per chi cerca un'alimentazione salutare o ha problemi di allergie e intolleranze e i banchi con servizio per carne, salumi, pane. A completare il panorama anche l'elettronica e i casalinghi. “Certo, il mercato è in movimento. A breve potrebbe esserci l'arrivo in Italia di grandi gruppi stranieri. Da questo punto di vista manca una politica di difesa delle realtà nazionali. Ma alla fine a decidere è il mercato. Finora le nostre scelte ci hanno premiato. Noi continueremo a lavorare e a investire e se ci sarà da combattere combatteremo”, conclude il cavaliere.

TRA LE PRIME AZIENDE ITALIANE NEL FAST-FASHION, IL GRUPPO CAPRI VA FORTE OLTRE FRONTIERE E STUZZICA L'APPETITO DI PIAZZA AFFARI

Nel 1988 era una “visione”. Oggi è una realtà fatta di oltre 150 punti vendita, 1200 dipendenti e un fatturato che si avvia a superare i 300 milioni di euro. La Capri srl, azienda fondata da Nunzio Colella, imprenditore eclettico e visionario, è oggi tra le prime aziende italiane del fast fashion, considerata dagli analisti fra le più appetibili all'estero e fra le possibili candidate all'approdo in Borsa. La formula del successo è quella condensata nel marchio Alcoti: offrire prodotti di qualità a una clientela giovane, con

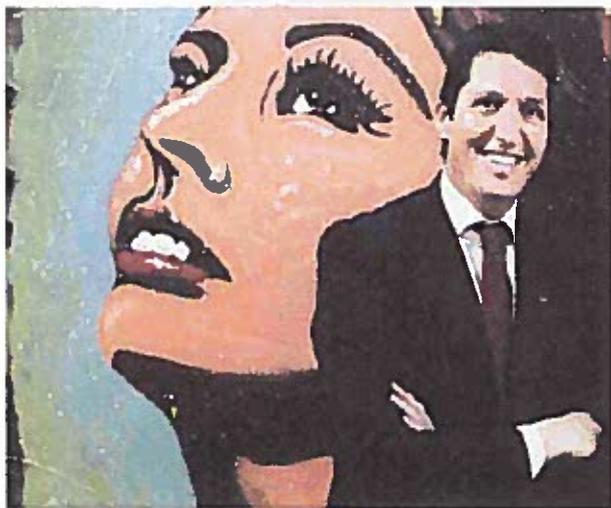
un prezzo competitivo. Il canale è quello dei negozi monomarca, spesso in gestione diretta, posizionati nei centri delle grandi città, a partire dal primo flagship inaugurato nel 2007 a Milano, in corso Vittorio Emanuele. Negli anni arriva poi anche l'acquisizione di Gutteridge, marchio storico dell'abbigliamento maschile napoletano, rilanciato in grande stile da Colella. “Questo 2016 segna certamente un grande traguardo per la nostra azienda. La nostra presenza sul territorio nazionale è già un dato di fatto, con i nostri store posizionati nei centri storici più importanti e nei migliori centri commerciali”, racconta Nunzio Colella, fondatore e amministratore unico. Ma Capri guarda anche all'estero: “L'espansione è già avviata, e si arricchirà con l'apertura sul mercato spagnolo di ben quattro store, due a marchio Alcoti e due Gutteridge. Una conferma ulteriore della nostra volontà di essere presenti nelle realtà internazionali di maggior rilievo”. Ma la crescita non si ferma, sostenuta da una realtà aziendale veloce e flessibile, che si concentra sulle fasi iniziali e finali del processo, la creazione stilistica e la distribuzione. E che ha come ulteriore punto di



forza una notevole solidità patrimoniale, che consente l'autofinanziamento. “Siamo orgogliosi del nostro percorso”, conclude Colella. “Ma certamente siamo solo all'inizio di un'espansione importante, che ci porterà a traguardi ben più grandi, volti a ben rappresentare una realtà italiana come la nostra”.

MSC CROCIERE RAFFORZA LA FLOTTA: PIANO DA 9 MILIARDI DI INVESTIMENTI, A GIUGNO LA PRIMA DI 11 NUOVE NAVI

L'appuntamento è per il prossimo 6 giugno al porto Napoli, qualche giorno dopo il varo di Msc Meraviglia, la nuova ammiraglia del gruppo leader nel settore delle crociere nella Ue e nel Mediterraneo. "Si tratta della prima delle nuove 11 unità della flotta oggetto del nostro piano di investimenti da 9 miliardi iniziato ben due anni fa" spiega Leonardo Massa, country manager di Msc. "Siamo infatti decisi a consolidare la nostra posizione, rafforzando rotte, flotta e i servizi, sempre più innovativi". Msc Crociere ha chiuso il 2015 con un fatturato di 1,5 miliardi, con una crescita in Italia del 15 per cento, ed è oggi la più grande compagnia crocieristica a capitale privato del mondo, forte di 15.500 dipendenti e uffici in 45 Paesi. "Siamo passati dai 124mila clienti del 2003 al milione e 700mila del 2016, ma grazie al piano industriale puntiamo a raggiungerne 3,2 milioni entro il 2022 per poi crescere ancora fino al 2026" continua Massa. A quel punto la flotta sarà composta da 23 navi tra le più ecologiche e moderne, che puntano a mete sempre più esclusive. Un esempio di questa



strategia lungimirante è la recente presenza di Msc a Cuba, unica tra i big mondiali del settore ad aver inserito l'isola caraibica negli itinerari già da un anno. "Nell'autunno-inverno 2015/2016 siamo stati presenti con una nave ogni settimana in partenza dall'Avana, ma adesso abbiamo raddoppiato con 2 navi nei mesi freddi e posizionato una nave anche d'estate, che quindi ci permetterà di offrire crociere da Cuba in ogni periodo dell'anno". Oltre a Cuba, Msc naviga tutto l'anno nel Mediterraneo e nei Caraibi offrendo itinerari stagionali anche nel Nord Europa, Oceano Atlantico, Antille Francesi, Sud America, Sud Africa, Dubai, Abu Dhabi e Sir Bani Yas. C'è soltanto da scegliere.

FRACOMINA APRE LA FILIALE NEGLI USA E PORTA IL FAST FASHION DI QUALITÀ SULLA STRADE AMERICANE. PRIMO NEGOZIO A CHICAGO



Con la nuova apertura della filiale Usa, Fracomina porta il fast fashion di qualità sul mercato americano e si appresta a inaugurare il prossimo 10 dicembre un nuovo flagship store a Chicago. "L'apertura della sede è l'ultimo tassello di una trasformazione radicale iniziata nel 2013, quando l'azienda ha dato il via a una forte strategia per arrivare al raddoppio del fatturato e riposizionare il brand" spiega Ferdinando Prisco, amministratore delegato dell'azienda e figlio del fondatore Gerardo. "Il primo passo è stato creare un solido nucleo dirigenziale organizzando una direzione marketing e l'ufficio estero, quindi abbiamo pianificato una forte espansione commerciale". In tutto, 7,5 milioni di investimento, ma l'azienda di Nola non si ferma qui, con l'obiettivo di arrivare entro i prossimi due anni ad avere 15 flagship store in Italia (l'ultima apertura è lo store di Milano) e una ventina all'estero. Fracomina chiuderà il 2016 a 40 milioni di fatturato, già con una crescita del 55 per cento. Conta 90 dipendenti, due uffici creativi e dal 2014 ha già finanziato 17 nuove aperture: 5 outlet e 7 flagship in Italia. Attraverso questa rete passano le 8 collezioni del brand (6 donna con i marchi Fracomina e Première e due per bambina con il marchio Mini), per un totale di 1600 referenze che insistono su un segmento dominato dai colossi H&M e Zara ma che, secondo le analisi di mercato, si posizionano più in alto per quanto riguarda il rapporto tra il costo e livello di qualità dei prodotti. "Oggi il mercato estero vale il 40 per cento del fatturato, ma prevediamo presto di investire le percentuali arrivando a fatturare sui mercati stranieri almeno il 70. Con il marchio Première infatti, abbiamo vinto anche un'altra sfida che molti ritenevano impossibile: il made in Italy nel fast fashion. E questo funziona".

SPECIALE REGIONE CAMPANIA

**DIFFUSIONE OROLOGI INVENTA OPS!
ED È SUBITO UN SUCCESSO
GRAZIE ALL'USO DI SILICONE E RESINA:
E IL FATTURATO CORRE**

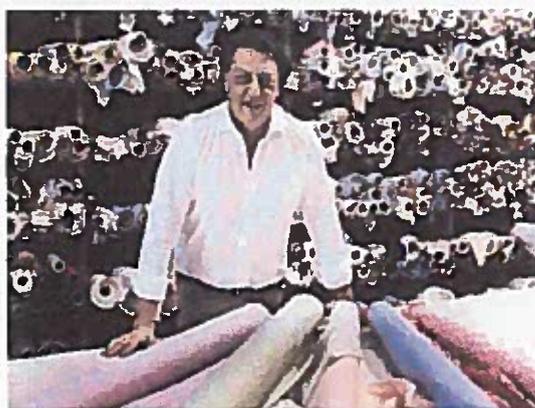


Ci sono fenomeni di moda che esplodono quasi dal nulla, con la forza di un'epidemia. È un po' quello che è successo a Opsobjects marchio lanciato nel 2010 da Diffusione Orologi, che fa capo alla famiglia Giglio che si muove nel mondo dell'orologeria napoletana fin dai primi del Novecento. Nuovo e dunque ancora da catalogare le collezioni Opsobjects si vendono in gioielleria ma sono fatte di materiali inediti come il silicone e la resina, hanno prezzi democratici ma nella creazione fanno riferimento a motivi sacri del fashion e dell'haute joiellerie, come pure alla Pop Art di Andy Warhol. Soprattutto per la vena ironica e irriverente che li contraddistingue e che conquista "Volevamo creare un progetto che immergesse la nostra azienda nella realtà attuale", spiega Luca Giglio, quarta generazione in azienda e partner del progetto. "Che fosse nuovo, democratico, comprensibile a tutti". Nasce così la prima collezione con il best seller OPS!Love, un bracciale con il cuore in silicone che reinterpreta quello di un celebre marchio newyorchese. "È stato un successo immediato, con il fatturato che è esploso a 20 milioni

di euro. Ora abbiamo 1300 punti vendita e un fatturato complessivo di gruppo che supera i 35 milioni nel 2016". E dopo 6 anni alla velocità della luce è arrivato il momento di consolidare il brand e riposizionarlo: "Finora abbiamo creato prodotti per un mercato esclusivamente femminile", spiega Luca Giglio. "Da quest'anno abbiamo allargato il catalogo con la linea OPS!Posh, orologi unisex ispirati agli anni Cinquanta, con Fedez come testimonial". Economici, colorati, personalizzabili, intercambiabili a seconda dell'umore o dell'outfit del momento, sono oggetti di fashion più che orologi e completano la marcia di allontanamento dall'orologeria tradizionale. "Il nostro è un mercato in contrazione, le grandi aziende soffrono ma saranno più lente nel processo di trasformazione. Noi invece siamo stati veloci, abbiamo anticipato il fenomeno, ora continueremo la transizione detandoci anche di punti vendita diretti", concludo Luca Giglio. Certo hanno saputo cavalcare il successo con un uso sapiente dei social network e il continuo coinvolgimento dei clienti. Tracciando una strada da cui sarà difficile poter tornare indietro.

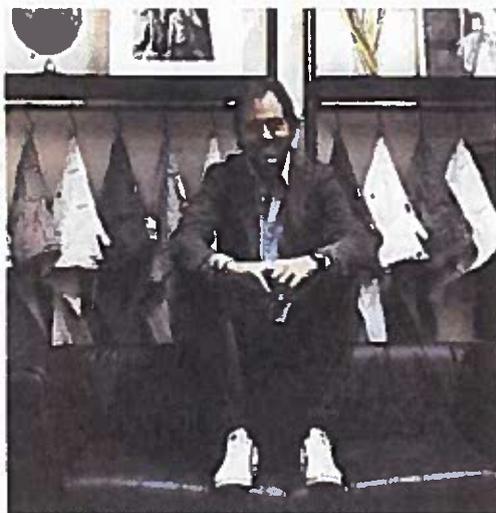
**CON LE CAMICIE FATTE
A MANO VIDIERRE
CONQUISTA I CLIENTI VIP
IN EUROPA E GIAPPONE
E VESTE I MARCHI
DELL'ALTA MODA**

Un esempio di rilancio aziendale, riposizionandosi su una di quelle nicchie di eccellenza del made in Italy che tanto hanno dato alle nostre Pmi. Questo è il caso di Vidierre, società che distribuisce il marchio Vincenzo Di Ruggiero nato nel 1920 nella prima camiceria di stamperia "lusso industriale" nella storia napoletana. "Sino al 1993 il nonno Vincenzo e poi il padre Pasquale. Producevano 550 mila pezzi l'anno di cui solo un 10 per cento era destinato al marchio Valentino Garavani in quanto licenziatari. Poi nel 1994 si è dovuta combattere una battaglia imperi: l'assenteismo napoletano ed il progressivo incremento di produzioni in Paesi a basso costo di manodopera. A tal fine, Vincenzo di Ruggiero, nipote del fondatore e anima creativa dell'azienda, decise di ristrutturare totalmente l'azienda trasformandola in Atelier. "Abbiamo rilanciato in altro modo: camiceria fatta a mano, anche su misura, di altissima qualità applicando tutti i canoni sia tecnici che estetici della tradizione artigianale e conquistando un buon favore tra clienti ad alto spending in tutta Europa, ma in particolare in Giappone". Vidierre oggi lavora con 15 artigiani producendo 80 pezzi al giorno, lavora per importanti



marchi dell'alta moda ma soprattutto ha lanciato il marchio Vincenzo di Ruggiero, testimonianza di un prodotto destinato a un pubblico esclusivo: "Abbiamo anche una nostra linea di tessuti, disegnati da me" continua Di Ruggiero. "Ma l'elemento di orgoglio è soprattutto il confezionamento" che propone ai clienti tre tipi diversi di realizzazione delle camicie, con altrettante tipologie o estensioni delle cuciture a mano. "Ne proponiamo sulle spalle, sui fianchi, ai polsi, sul davanti, le asole ed altre ancora. E il risultato è una camicia meno rigida, più morbida da indossare. Differenze che nota chi se ne intende".

CREATIVITÀ, CONTROLLO MANIACALE DELLA QUALITÀ E ATTENZIONE AL CLIENTE: COSÌ **BSETTECENTO** **CHIUDE IL 2016** **CON UN PIÙ 20%**



Il marchio è giovane, e corre veloce: il 2016 chiuderà infatti con un +20 per cento del fatturato. Per la BSettecento di Giancarlo Nastro, marchio di abbigliamento uomo nato pochi anni fa nel fertissimo distretto tessile del napoletano, è la conferma di una filosofia vincente, fatta di creatività, controllo quasi maniacale della qualità e attenzione al cliente. "Il mercato ci sta premiando, nonostante un momento certo non positivo per l'abbigliamen-

to", conferma l'amministratore delegato. "E non è soltanto la crisi. Sono cambiati i modelli di consumo: se negli anni d'oro non serviva essere molto bravi per avere successo, oggi il cliente ha la percezione precisa del valore del prodotto e sa valutare il prezzo". Insomma, lo convinci all'acquisto solo proponendo ottimi prodotti e un buon servizio. Che è la strada scelta da BSettecento. "Siamo nati come azienda specializzata in pantaloni, ma stiamo completando

la nostra offerta con alcune capsule collection di giacche e cappotti, per aumentare il nostro appeal su un pubblico che è quello fra i 35 e i 55 anni. L'omini che vogliono un casual elegante, un po' dandy ma molto rivisitato e attualizzato". Nella nuova collezione per esempio la faranno da padrona i tessuti di cotone "mano calda", che danno cioè l'effetto al tatto della lana ma sono molto più pratici da gestire, con un ritorno prepotente dei quadri. "È evidente che non possiamo competere con i grandi marchi, che hanno la possibilità di considerevoli economie di scala", ammette Nastro. "C'è però ancora un mondo fatto di negozi dove il lavoro viene fatto con il cuore, dove il cliente viene assistito nella scelta, dove il servizio è essenziale. Noi abbiamo scelto di privilegiare questo canale di vendita, che ci consente di essere molto vicini al cliente, quasi con un servizio tailor made. Li selezioniamo con attenzione, studiamo le vetrine, li assistiamo in ogni momento". Una strategia che ha dato i suoi frutti e che sarà implementata anche sul mercato estero. "Al momento l'export rappresenta il 10 per cento del fatturato", conclude Nastro. "Ma abbiamo clienti fidelizzati soprattutto in Spagna, Gran Bretagna e Giappone e crediamo di poter continuare a crescere".

CAFFÈ MOTTA CAVALCA L'INTERESSE PER IL MADE IN ITALY NEL MONDO E VEDE LE VENDITE CRESCERE DEL 34% RISPETTO AL 2014



C'è sempre più profumo di caffè alla napoletana, in giro per il mondo. E fra i principali artefici di questa diffusione c'è Intercaf, azienda di proprietà della famiglia Mastromartino, che dai primi anni Sessanta propone la sua particolare "ricetta" con il marchio Caffè Motta. Se il 2014 era stato l'anno del boom sui mercati esteri, con un +60 per cento in volume in valore, a due anni di distanza la crescita non si ferma. "Il mercato del caffè ha registrato, negli ultimi mesi, un aumento a valore e una contrazione a volume", spiega l'amministratore unico Nicola Mastromartino. "Considerando questo aspetto abbiamo raggiunto un risultato molto soddisfacente: +34 per cento sui volumi rispetto al

2014". Una crescita favorita dall'interesse che il caffè, come gli altri prodotti del made in Italy, riscuote nel mondo. "L'export nel nostro settore è molto importante, tanto da essere quasi raddoppiato negli ultimi 10 anni", spiega ancora Mastromartino. Per Caffè Motta rappresenta al momento il 7 per cento del fatturato e l'interesse per l'espansione è rivolto ai paesi dell'Europa Centrale, Francia, Germania, Inghilterra, oltre a Usa, Canada, Australia, Messico, Perù, Corea del Sud, Sudafrica. Concentrata da sempre nel segmento di mercato del home espresso, Intercaf ha sviluppato negli anni una grande capacità di selezionare le

migliori materie, per poi trattarle nel processo di torrefazione con un'antica ricetta di famiglia. In questo momento il settore più in crescita è ancora quello delle capsule. "Se ne vendono circa 10 miliardi ogni anno nel mondo (+21,4 per cento rispetto al 2014) e anche in Italia le vendite sono cresciute del 20 per cento, tanto che l'Istat le ha inserite nel paniere dei beni di consumo", spiega ancora Nicola Mastromartino. La sfida ora è rendere le capsule più eco compatibili: "Stiamo lavorando su diverse novità per quanto riguarda il packaging e i formati, per adattarli alle richieste del mercato estero. Per i materiali stiamo facendo ricerche approfondite sugli imballaggi flessibili e sui materiali compostabili". E, per metà 2017, sarà pronto il nuovo stabilimento nell'area industriale di Salerno. 12mila metri quadrati ad alta capacità produttiva e con un livello tecnologico elevato. Un ottimo trampolino di lancio per la crescita.

SPECIALE REGIONE CAMPANIA

**GRAZIE A GRANO CHIRICO
LA PASTIERA NAPOLETANA È ALLA PORTATA
DI TUTTI: UN'INNOVAZIONE DA CUI È NATA
UNA VERA E PROPRIA IMPRESA**



Semplificando potremmo dire "La Pastiera della tradizione senza le fatiche della tradizione". Così si presenta sul mercato Grano Chirico, storica azienda nata 121 anni fa a Napoli con il merito di aver "innovato" una tradizione pasticceria secolare. Come? "Pensa e ripensa, mia madre, nel 1973, ha inventato un metodo per cuocere e preparare il grano base della pastiera per poi confezionarlo in latta e distribuirlo nei negozi. E siamo una delle ultime icone classiche in un mondo di icone moderne" racconta Mario Palma, amministratore dell'azienda di famiglia. E se un tempo la pastiera, le cui origini si perdono all'anno Mille, era soltanto un dolce territoriale e pasquale a causa del lunghissimo processo di preparazione, adesso è alla portata di tutti. Pasticceri e casalinghe. Il grano cotto per torte Chirico è confezionato in modo e quantità tali da essere utilizzato senza sprechi, ma soprattutto, attraverso un'altra innovazione, la gelificazione, si presta oggi anche per preparazioni diverse. "La gelificazione dell'amido è una base per molte ricette, che permette di usare meno burro e meno uova, rendendo il dessert molto più leggero e digeribile" continua infatti Palma. L'azienda ha oggi 11 dipendenti ed è una piccola impresa che compete con colossi dolciari e sta sviluppando anche il suo canale estero esportando torte preconfezionate. "Le torte sono destinate al canale Horeca e si tratta di cheesecake, torta al cioccolato, torta al caffè, caprese, torta al limone, torta ricotta e pere, crostata della nonna e naturalmente la pastiera in tre versioni, la pastiera napoletana, la pastiera soffice e la pastiera rustica". Un po' di Napoli in tutto il mondo.

**CON IL PROGETTO
MONUMENTANDO
LA UNO OUTDOOR
TROVA GLI SPONSOR
PER RESTAURARE
I MONUMENTI
CITTADINI.
A COSTO ZERO**



Può la pubblicità contribuire al miglioramento di parti di una città? Lo ha fatto la Uno Outdoor dell'imprenditore napoletano Giuliano Annigliato, dopo una prima esperienza ventennale con la A&C Network. La Uno Outdoor si specializza nel settore della comunicazione e pubblicità esterna, con una sede a Napoli e una a Milano, e negli anni consolida un modello pubblicitario "tailor made", che esplora anche i territori del marketing virale. Il Servizio Programma Unesco e Valorizzazione Città Storica del Comune di Napoli, nell'ambito degli interventi di tutela del patrimonio storico ed artistico della città, ha indetto un bando per la ricerca di soggetti interessati a stipulare un contratto di sponsorizzazione con l'amministrazione comunale per la progettazione e per l'esecuzione dei lavori di restauro di 27 monumenti siti sul territorio cittadino. Ed è proprio da un bando del comune di Napoli che nasce l'idea di Monumentando. La manutenzione e il restauro delle opere d'arte sono un vero problema per gli enti pubblici, soprattutto nelle grandi città italiane, dove la concentrazione di monumenti è notevole e le risorse economiche limitate. Da qui la scelta di orientarsi verso la sponsorizzazione, con un modello ormai largamente praticato. La Uno Outdoor quindi si aggiudica la gara e inizia l'operazione di reperimento degli sponsor. Attraverso l'esposizione di teli pubblicitari sui cantieri viene finanziato

**LA FAMIGLIA CASTALDO INVENTA
NEMEA, LA CITTÀ DELLO SPORT
CON PALESTRE, PISCINA, SPA
E ANCHE ARTE CONTEMPORANEA**

Una vera cittadella dello sport, e non solo, aperta 24 ore su 24, che si candida a diventare concorrente di grandi gruppi del fitness come Virgin. Tutto questo è Nemea, progetto nato dall'intuizione della famiglia Castaldo, costruttori specializzati in lavori pubblici. Negli anni la società ha diversificato la sua attività ed ha scelto di entrare anche nel settore del wellness. "Abbiamo individuato un'area ex industriale a nord di Napoli, da riqualificare", spiega Salvatore Castaldo. "12mila metri quadrati a Cardito, al confine con Casoria e Afragola, che abbiamo trasformato in una cittadella dello sport completa di tutto, dalla piscina alle palestre, dalla spa allo spazio per i bambini, fino all'area dedicata agli eventi e alla ristorazione". Grazie ad un



Il restauro dei monumenti, innescando così un processo di rinnovamento della città a costo zero. Ad oggi sono già stati conclusi i restauri della Fontana del Carciofo, la Statua di Gaetano-ubicata a S.Gregorio Armeno la strada dei pastori, del Monumento ai Caduti del Mare, la Fontana della Spina Corona, la Fontana della Maruzza, delle due Fontane del Seguro a piazza Mercato e dell'obelisco di Portosalvo, mentre sono in corso quelli al monumento di Armando Diaz, al ponte di Chiaia e alle torri del Castello del Carmine. "E' un progetto in cui crediamo molto, che non soltanto riporta all'antico splendore monumenti a cui la città è molto affezionata, ma che ci ha consentito anche di dare lavoro ad architetti e restauratori".

PITRE SCOPRE IL PIACERE DELLA BIRRA E CON IL MARCHIO PROCACCINI FA IL SUO ESORDIO NELLA GRANDE DISTRIBUZIONE



Una bella notizia per i fan della birra artigianale, che da Ponte, in provincia di Benevento, punta a scalare la grande distribuzione italiana con il marchio Procaccini. L'idea è di un imprenditore locale, Giuseppe Procaccini appunto, che per passione ha deciso di diversificare le attività del gruppo di famiglia attivando un birrifico da cui escono birre chiare, rosse e 3 luppoli con l'ambizione di raggiungere tutti con prodotti di qualità ma a un prezzo accessibile. "Nel 2007 ho conosciuto un bravo mastro birraio, che produceva nel suo impianto casalingo e che mi ha iniziato ai segreti della birra" spiega Procaccini. E instillata la passione, ecco dunque l'impresa. E nel 2015 dal Birrifico di Ponte sono uscite 33mila bottiglie, che saranno oltre 60 mila entro la fine dell'anno

2016. "Abbiamo scelto la bottiglia da 0,50 litri" continua l'imprenditore. "Una quantità accessibile per il consumatore, ma che ci permette anche di applicare un prezzo conveniente per tutti e di accedere così al circuito della grande distribuzione. Oggi il birrifico non è che una start-up che fattura circa 200mila euro, ma c'è tempo per crescere. Il gruppo Procaccini può infatti contare al suo interno sulla società Pitre srl, che si occuperà della commercializzazione dei prodotti su tutto il territorio nazionale. "I nostri clienti sono oggi Coop Campania Lazio, Carrefour Campania e la catena Sigma in Campania, Lazio, Molise e Calabria e infine Megamark di Campania e Puglia. E' un buon inizio, ma non ci fermeremo qui: la scalata nazionale è appena partita". E gli amanti della birra stanno aspettando.



accordo con Technogym il centro ha a disposizione tutte le attrezzature di ultima generazione e nelle sue palestre si può scegliere fra corsi di ogni genere. È considerata la passione dei proprietari per l'arte contemporanea, nei suoi spazi vengono ospitate anche mostre temporanee, oltre all'esposizione di opere di Paladino e Schifano. La struttura del napoletano rientra però in un progetto imprenditoriale a più largo respiro. "Per progettare siamo stati all'estero, a Madrid e Miami per esempio, per capire quali sono le tendenze del settore. E questo ci ha indotti ad adottare la formula h24. A Miami, per esempio, i centri fitness non chiudono mai...". Ora la famiglia Castaldo ha in progetto di replicare Nemea con altre aperture, in Italia e all'estero. "Abbiamo in mente due formule: grandi cittadelle dello sport come quella di Cardito, da posizionare fuori dalle grandi città, Milano e Roma prima di tutto. E poi strutture più piccole e più adatte agli spazi dei centri cittadini".