



Primo piano:

Assoporti & Riforma dei porti (La Gazzetta Marittima, Ferpress)

Dai Porti:

Trieste:

"...Servizi tecnico-nautici idee e progetti..." (La Gazzetta Marittima)

Venezia:

"...D'Appolonia scriverà il piano regolatore portuale..."

(The Medi Telegraph)

Genova:

"...Porto di Prà: Pettorino, impegno su rumore ed emissioni..."

(Ferpress, Il Secolo XIX)

"...Roma non ratifichi il trattato sui confini..." (Il Secolo XIX)

"...Doria L'americano..." (La Repubblica)

Livorno:

"...Record container..." (La Gazzetta Marittima, IL Tirreno)

"...Rinfuse in calo..." (Il Tirreno)

"...Piattaforma Europa "road show"..." (La Gazzetta Marittima)

"...Sciopero settore ro/ro..." (Il Tirreno, La Nazione)

Piombino:

"...Mezzogiorno di fuoco in Aferpi..." (La Nazione)

Civitavecchia:

"...Lavoratori portuali: ok dell'assemblea per il rinnovo del contratto..." (Civonline)

"...Abruzzo: Porti. Giunta regionale approva Dossier su corridoio Civitavecchia-Pescara-Ortona..." (Ferpress, Civonline)

"...Progetto per il retroporto..." (Ferpress)

Salerno:

"...Lavori per grandi navi e strutture green..." (Ansa)



Taranto:

"...Ilva in vendita..." (Ansa, La Repubblica)

Notizie da altri porti

Altre notizie di Shipping e Logistica

Avvisatore Marittimo

Il Messaggero Marittimo

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter — Release

Lloyd's List

In Allegato al link Porto e Diporto:

- **N° Gennaio 2016**

<http://issuu.com/portoediporto/docs/gennaioioi2016xsito?e=0>

La Gazzetta Marittima

Assoporti: per Aspera ad Astra?

ROMA – L'analisi puntigliosa – e forse anche un po' masochista – del testo della riforma portuale si è articolata in questi giorni anche su un dettaglio non marginale: l'associazione Assoporti ha futuro con il nuovo articolo 11-ter della riforma, oppure finirà in un angolino? C'è chi, con un pizzico di malizia, ha argomentato che la costituzione del Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP (Autorità di sistema portuali) presso il MIT svuoterà di significato e di potere Assoporti. Si è sottolineato che, dal testo della norma, "il Tavolo è composto dai presidenti delle AdSP ed è coordinato da un soggetto nominato con decreto dal presidente del consiglio dei ministri, su proposta del ministro delle infrastrutture e trasporti, avendo comprovata esperienza e qualificazione professionale nel settore dell'economia dei trasporti e portuale". E' anche significativo che questo soggetto coordinatore (si noti che non si parla di presidente) va scelto "in base alla disciplina dettata in materia di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi delle leggi vigenti. Il sottolineato ci dice due cose importanti: che lo stesso presidente del consiglio Matteo Renzi ha l'ultima parola nella scelta del coordinatore del Tavolo delle AdSP presso il ministero, il che sembra istituire una specie di ... supercontrollo sul ministero stesso di Delrio (e qui si riaffacciano le varie voci del recente passato sul fatto che Renzi avrebbe voluto una riforma dei porti più incisiva): e inoltre che sembra incompatibile la figura del coordinatore con quella di un presidente di AdSP. Idem come sopra: si istituisce un supercontrollo esterno e superiore al mondo delle Autorità portuali. Tutto questo affossa Assoporti? L'interpretazione più corretta ci sembra quella di coloro che sostengono il contrario: Assoporti è nata, è cresciuta e si è sviluppata (magari con qualche sbandamento per le zuffe interne) come sindacato delle Autorità portuali. E con la nascita del Tavolo di coordinamento al MIT, di un sindacato che gli faccia da contraltare (o da collaboratore specializzato, nell'ipotesi più buonista) ci sarà ancor più bisogno. Certo, si profila un disegno pieno di interrogativi, se è vero che tra i candidati a diventare coordinatore del Tavolo figurerebbe già da oggi Luigi Merlo, che dell'ultima gestione di Assoporti non è stato certo un estimatore. Ma come si dice, chi vivrà, vedrà. Per Aspera, dicevano i latini, ad Astra.

Antonio Fulvi

Porti: Delrio stringe i tempi sulla riforma. Decreti attuativi dopo il confronto con presidenti Regioni

Author : red

Date : 9 febbraio 2016



(FERPRESS) – Roma, 9 FEB - Si stringono i tempi per il varo della riforma dei porti e delle Autorità portuali, con la creazione delle nuove Autorità di sistema (Adsp). Giovedì vi dovrebbe essere il confronto con i presidenti delle Regioni per quel passaggio di consultazione e coinvolgimento ritenuto indispensabile anche da una recente sentenza della Corte costituzionale. Dopodiché, il governo darà corso ai decreti attuativi che, una volta esauriti i successivi passaggi, consentiranno di dare avvio concreto alla riorganizzazione dei porti.

Il confronto con gli amministratori regionali servirà anche a smussare le resistenze provenienti da alcuni porti che si sentono "declassati" per il loro inserimento dentro le 14 nuove Autorità di sistema, a fronte delle 24 Autorità portuali attualmente previste e dei circa 54 porti classificati di interesse nazionale o regionale sul territorio nazionale.

Il ministero spiega che l'intento della riforma non è creare una nuova gerarchia, ma dare piuttosto vita a forme di collaborazione e di sinergia tra i vari porti di una stessa area regionale, evitando al contrario possibili forme di competizione al ribasso.

Nelle nuove Autorità di sistema portuale, troveranno rappresentanza tutte le istanze ma soprattutto aumenterà il potere decisionale del Presidente, nominato dal ministero ma d'intesa con i presidenti di Regione. Si razionalizza il quadro esistente, evitando la possibilità di veti e ostacoli reciproci che ha spesso paralizzato l'attività di molti porti: alla fine, a trarne vantaggio sarà il sistema, che sarà posto finalmente in grado di sfruttare anche i finanziamenti europei per realizzare progetti rimasti finora bloccati (uno degli esempi riguarda il porto di Napoli, su cui esiste un "grande progetto" per un'espansione nell'area est che finora non si è mai riusciti a far partire). Compito dell'Autorità di sistema portuale sarà anche puntare alla specializzazione dei porti, evitando che ogni scalo punti a svolgere le stesse attività di un porto direttamente concorrente.

La Gazzetta Marittima

Servizi tecnico-nautici idee e progetti a Trieste

Presentato anche il libro sul dipartimento salvataggi – I rimorchiatori di Tripmare e le esperienze dei piloti del porto



Alberto Cattaruzza



TRIESTE – Rimorchiatori, piloti ed ormeggiatori sono stati i protagonisti della conviviale tenutasi al Propeller Club di Trieste, durante la quale è stato presentato un libro, costato ben 15 anni di ricerche: "D. Tripovich & C – Storia ed operazioni del "Dipartimento Salvataggi". Il primo intervento di Paolo Flegar (co-autore assieme a Nereo Castelli) è servito proprio ad illustrare il lavoro nascosto dietro un volume che resterà tra i punti fermi nella storia della marineria di Trieste. Del resto, come sosteneva Tripovich, "La marina è il primo fattore per l'economia di una nazione, ovunque essa traffichi".

Al secondo dei relatori, Alberto Cattaruzza (amministratore delegato di Tripmare spa) il compito di allacciarsi all'attualità per illustrare il servizio rimorchiatori che attualmente opera nel porto di Trieste, fresco vincitore della gara attivata dalla Capitaneria di Porto. Circa 1.300 navi rimorchiate ogni anno, una presenza all'isola del Giglio nell'operazione-Concordia ed una serie di servizi ambientali tra i fiori all'occhiello di una società ben legata al passato, ma con un presente fatto di enormi investimenti per restare al passo con l'evolversi della tecnologia. Di questo ha parlato anche il capo dei piloti di Trieste, Franco Tonelli, partendo dalla gloriosa storia dei "pratici di mare".

Oggi l'attività dei piloti, oltre a quella principale della manovra delle navi nelle acque portuali, è fatta anche di simulazioni di manovre delle navi sempre più grandi che arrivano anche a Trieste. Con le prove dal vivo, si riescono a definire le condizioni meteo massime per la manovra sicura delle stesse navi, mentre nuovi investimenti per essere operativi anche con avverse condizioni meteomarine e l'aggiornamento della formazione puntano a migliorare ancora sicurezza e professionalità. Gli ha fatto eco Giorgio Regolin in rappresentanza degli ormeggiatori, un'attività poco alle luci della ribalta ma sempre più coinvolta nella sicurezza e nella gestione degli scali italiani. Del resto non può essere un caso – come ha ricordato il comandante della Capitaneria di Porto di Monfalcone, Pasquale Di Gioia, ospite della conviviale ed anche in rappresentanza del comandante della Direzione Marittima di Trieste C.V. Goffredo Bon, – se il ministro Delrio ha recentemente indicato proprio i Servizi tecnico-nautici dei porti come una di quelle parti d'Italia che funziona e che piace agli italiani. In precedenza aveva parlato Fabrizio Pertot, imprenditore triestino e presidente della Guardia costiera ausiliaria del Friuli Venezia Giulia, associazione Onlus da lui stesso definita una "Protezione civile sul mare".

- segue

L'associazione, peraltro, è anche proprietaria di uno dei simboli della marineria triestina, il pontone Ursus per il quale si discute da anni di un recupero ad uso turistico e didattico.

A questo proposito il presidente del Propeller triestino, Fabrizio Zerbini, ha rilanciato la proposta di un vero e proprio Polo del mare nell'area del Porto Vecchio di Trieste, dove collocare anche l'Acquario in corso di progettazione, un sommergibile e lo stesso Ursus, sull'esempio di quanto già fatto, con notevole successo, a Genova.

"Mi fa piacere sottolineare - ha concluso il presidente Zerbini al termine della serata - come oggi siano emersi con forza il grande orgoglio, la passione e l'attaccamento al lavoro dei rappresentanti di tutte le categorie che contribuiscono in maniera determinante allo svolgimento di tutte le attività portuali".



D'Appolonia scriverà il Piano regolatore portuale di Venezia

Venezia - Valore della gara 1,5 milioni di euro: «Serve al porto per rimanere competitivo».

Venezia - Il servizio di redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Venezia, strumento tramite il quale si porranno le basi per permettere al Porto di Venezia «di rimanere competitivo agli orizzonti 2030 e 2050 di pianificazione infrastrutturale europea, è stato aggiudicato pubblicamente in via provvisoria».

Il servizio di redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, comprensivo della VAS (Valutazione Ambientale Strategica), è stato assegnato al raggruppamento di imprese **D'Appolonia S.p.A., MTBS Maritime and Transport Business Solution B.V., ACQUATECNO S.R.L., Studio Paola Viganò e Rina Service S.p.A.**

Entro la fine di febbraio verranno eseguiti tutti i passaggi formali per l'aggiudicazione definitiva del bando di gara, aperto ed internazionale, del valore complessivo di 1,5 milioni di euro, che era stato pubblicato dall'Autorità portuale di Venezia lo scorso mese di settembre.

Porto di Pra': Pettorino, impegno su rumore ed emissioni. Scatta la gara per la "duna"

Author : com

Date : 9 febbraio 2016



(FERPRESS) - Genova, 9 FEB - Incontro positivo tra i vertici del Porto di Genova e i cittadini di Pra'. La riunione è avvenuta tra l'ammiraglio Giovanni Pettorino – nella sua duplice veste di commissario dell'Autorità portuale e di comandante della Capitaneria di porto – e i rappresentanti della Fondazione Primavera, tra i promotori dell'iter che ha portato al varo della dicitura formale di "Porto di Pra".

Ascoltate le istanze dei residenti, Pettorino, supportato dai tecnici di Palazzo San Giorgio e della stessa Capitaneria, ha confermato il "massimo impegno in fatto di tutela dell'ambiente".

"La nostra attenzione sul fronte di un sostanziale alleggerimento delle emissioni acustiche e atmosferiche, nonché su quello non secondario dell'impatto visivo, è e resta alta. Il 2016 – ha detto – porterà importanti passi avanti e sarà l'anno delle gare per l'elettrificazione delle banchine del Vte e per la realizzazione della cosiddetta duna". Sull'elettrificazione, un piano da 12 milioni di euro con risorse dell'Autorità portuale, cui si affianca anche un progetto proprio del terminalista, Palazzo San Giorgio conferma quindi i tempi già annunciati a suo tempo (con i lavori che dovrebbero protrarsi fino al gennaio 2018). Sulla "duna" la timeline è ora affinata: progettazione e incarico entro l'anno, poi cantiere di circa nove mesi. Il tutto nell'ambito delle politiche sul contenimento delle emissioni varata dall'Autorità marittima. Soddisfatti i portavoce della Fondazione Primavera, guidati da Guido Barbazza.

Oggetto dell'intervento sulla cosiddetta "duna" è la risistemazione delle opere a verde della fascia di rispetto di Pra'. L'area in questione rappresenta un nodo critico di integrazione tra attività portuali e tessuto urbano circostante e l'opera è frutto di un'intesa con il Municipio VII Ponente. È prevista la realizzazione di una nuova struttura a "duna" per schermare e coprire i container accatastati sino al terzo tiro e per minimizzare i rumori e le polveri provenienti dalle attività portuali. La "duna" sarà integrata con una varia sistemazione a verde costituita da alberi frondosi le cui chiome, oltre a essere piacevoli alla vista, avranno anche un effetto fonoassorbente per lenire l'impatto acustico delle lavorazioni portuali. Le specie arboree previste sono l'acacia, il carrubo, la tamerice comune, il pino, l'acacia di Costantinopoli.

APPALTO PER L'INTERVENTO CHE CANCELLERÀ L'INCUBO NOTTURNO DEI MOTORI DELLE NAVI

Pra' vince la "battaglia" del porto

Piante per nascondere i container e banchine elettrificate contro i rumori

IL CASO

RICCARDO PORCÙ

DUNE rialzate entro la prossima estate, gli alberi per ridurre i rumori e attutire l'impatto visivo delle attività del porto, insieme al via al bando di gara da dodici milioni per l'elettificazione delle banchine del porto di Pra', una rivoluzione dell'alimentazione delle navi entro i primi mesi del 2018, in leggero anticipo rispetto alle previsioni. [] mantiene le promesse e rispetta il cronoprogramma presentato lo scorso 19 giugno durante una conferenza nella sede dell'ex municipio di Pra', organizzata dalla Fondazione PRIM'A vera, il gruppo di cittadini autori anche della presentazione di tre progetti di sviluppo non impattante del porto e di un ritorno, sotto forma di prolungamento del canale di calma, del mare anche nel sestiere di Palmaro. Ecco allora gli impegni ribaditi durante l'incontro di lunedì a Palazzo San Giorgio

tra cittadini e []. Otto metri e mezzo di terra in più rispetto alle attuali dune al di sopra della pista ciclabile della Fascia di rispetto, collinette che verranno abbellite da acacie e tamerici e serviranno per occultare la vista dei container fino al terzo tiro, anche al quarto grazie al fogliame e alla quantità di vegetazione da piantare entro il 2017.

Piante destinate a creare una "barriera verde" per attutire l'impatto acustico dell'attività del porto. Uno skyline che nella delegazione continua a modificarsi, non soltanto nel "waterfront" ma anche all'interno, con la profonda trasformazione dell'intera Pra' attraverso i 15 milioni dei fondi europei Por, in grado di rendere l'area della Fascia di rispetto un parco immerso nel verde e un'area dedicata allo sport.

Cambiamenti che si sommano alle misure di [] per cercare di ridimensionare i problemi e i fastidi legati alla rumorosità delle navi in stazionamento, accese, in banchina, diventate l'incubo delle notti dei re-

sidenti sulle alture tra Pra' e Pegli che verrebbero nettamente ridimensionati con l'elettificazione delle banchine di Pra'.

«È importante che ora alle promesse e al cronoprogramma faccia seguito un controllo per il rispetto dei tempi - spiega Guido Barbazza, presidente della Fondazione PRIM'A vera -. Saremo soddisfatti solo quando tutto sarà realizzato ma è certamente un segnale di serietà e di impegno. In questi mesi non abbiamo mai smesso di monitorare l'attività del porto. Abbiamo chiesto all'ammiraglio Pettorino, nella doppia veste di commissario di [] e di Capitaneria di Porto, di intervenire in modo efficace sugli armatori per imporre il rispetto dei limiti di legge».

«La nostra attenzione resta alta sull'alleggerimento delle emissioni acustiche e atmosferiche e sull'impatto visivo - spiega l'ammiraglio Giovanni Pettorino -. Questo sarà l'anno delle gare per l'elettificazione delle banchine del Vte e per la realizzazione della cosiddetta "duna"».

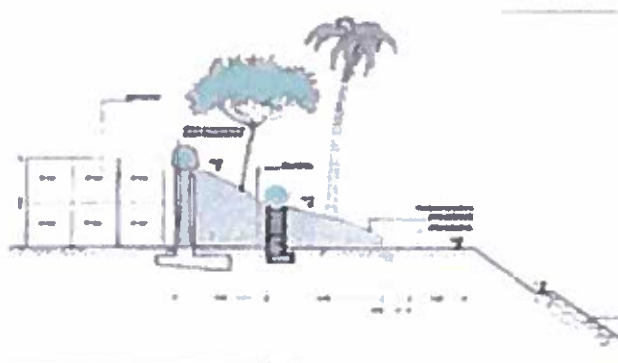
- segue



ADESSO. I container spuntano all'orizzonte oltre la fascia di rispetto



DOPO. Una duna verde e alberi copriranno la vista del porto container



IL PROGETTO. L'area in rosso al centro dell'intervento di riqualificazione della delegazione. E sopra, la prospettiva



LA PASSEGGIATA. Nella foto in alto, i container spuntano dalla collinetta: dopo i lavori gli alberi copriranno i teu

DOPO IL CASO DEL PESCHERECCIO "MINA"

La Liguria: «Roma non ratifichi il trattato sui confini marittimi»

Il sottosegretario Castiglione: «Interverremo»

IL CASO

GIULIANO GNECCO

LE AUTORITÀ francesi hanno presentato formali scuse, questo è vero. Però, finché non si risolve il problema alla radice potranno esserci altri incidenti come quello del peschereccio Mina, sequestrato dalla Francia in acque territoriali che erano italiane, ma saranno francesi quando anche Roma ratificherà il trattato concluso con Parigi, che da parte sua ha già concluso l'iter burocratico. Per questo l'assessore regionale ligure alla pesca, Stefano Mai, anticipa: «Ho chiesto con nota formale al ministro degli Affari Esteri Gentiloni e al sottosegretario alle politiche alimentari e forestali con delega alla Pesca Castiglione un incontro congiunto con le Regioni Toscana e Sardegna per evidenziare le ricadute sull'attività di pesca dell'accordo del 21 marzo 2015 e per chiedere che non sia ratificato dal governo italiano, consentendo l'accesso nelle acque della Zona economica esclusiva francese a tutte le imbarcazioni italiane, in primis a quelle liguri che ne costituiscono la parte maggiore, che storicamente svolgono l'attività di pesca nell'are-

ale in questione».

Insiste Mai: «Se non fosse consentita una deroga alla pesca nella cosiddetta fossa dei gamberoni ai pescherecci liguri i danni per i nostri operatori sarebbero incalcolabili, penalizzando enormemente un settore di antica tradizione: almeno 14 imbarcazioni, il 20% della flotta totale ligure, vedrebbero una drastica contrazione della propria attività, oggi concentrata sul gambero rosso». Le conseguenze, qualora fosse ratificato l'accordo senza deroghe di pesca non riguarderebbero solo i pescatori di gamberi, ma l'intero comparto.

Il sottosegretario Giuseppe Castiglione fa una premessa: «La competenza è del Ministero degli Esteri. Però...». Poi, con molta attenzione la vicenda, anche insieme all'euro parlamentare Renata Briano. È un trattato che certo non favorisce i nostri pescherecci, e quindi l'Italia; va approfondito con attenzione. Solleciteremo il Ministero degli Esteri, che comunque ha già dato la sua disponibilità a discutere».

Un pasticciaccio brutto: «Ma non è il caso di fare polemiche - sottolinea Castiglione - Questo trattato non è nato ieri, ha avuto una lunga gestazione ed è stato portato avanti da governi di tutti i colori. Ora cerchiamo di porre

un rimedio per non danneggiare la nostra marineria».

Aggiunge Mai: «Se si tiene conto della consistenza della pesca professionale ligure costituita da 520 barche si può prevedere che l'entrata

in vigore dell'accordo comporterebbe rilevanti penalizzazioni per oltre il 15% del settore, senza la possibilità di fornire alternative. Inoltre,

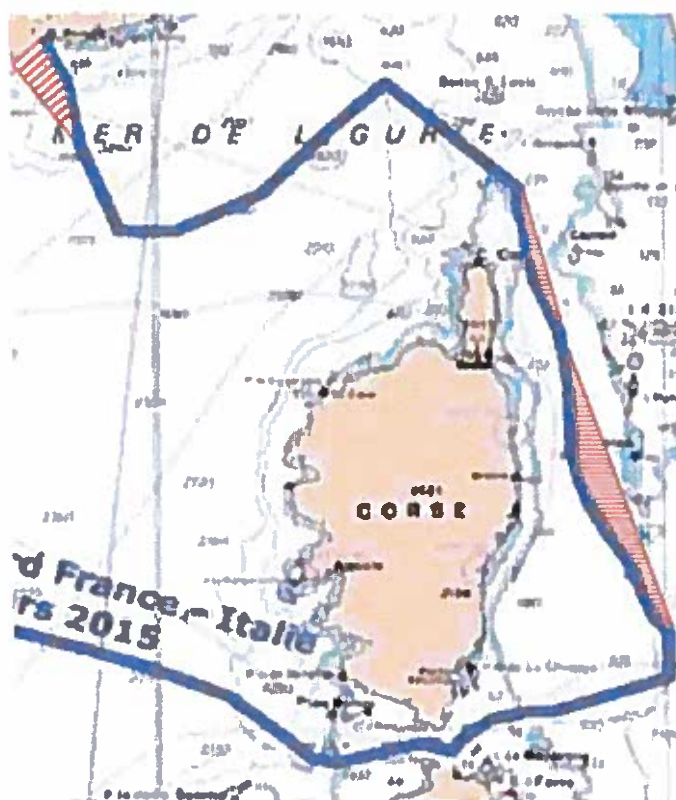
tenuto conto che l'accordo coinvolge anche le flotte toscane, sarde e, seppure in misura minore, anche altre marinere tirreniche, non è fuori

luogo prospettare il verificarsi di un problema di rilevanza nazionale».

GNECCO @ ilsecolo XIX

Foto: M. D. AL CLIM. DIRITTI RISERVATI

- segue



Il peschereccio Mina in rada

LA SPIDA AMERICANA

Doria: "Io negli Usa rilancio Genova"

DORIA in missione a San Francisco di prima mattina cammina e parla al telefonino arrampicandosi per

quelle strade che un po' gli ricordano Genova, almeno per la pendenza. Alla testa di una squadra molto operativa di cui fanno parte anche il direttore

della Porto Antico Alberto Cappato e l'addetto scientifico del consolato italiano a San Francisco Massimo Maresca, Doria passa da un incontro all'altro

per promuovere Genova da ogni punto di vista, industriale, certo, con un occhio di riguardo all'hi tech.

IL SERVIZIO A PAGINA 5

Doria l'americano "La mia semina a San Francisco rilancerà Genova"

MASSIMO MINELLA

LA chiama "una semina", Marco Doria, il sindaco di Genova in missione a San Francisco che di prima mattina cammina e parla al telefonino arrampicandosi per quelle strade che un po' gli ricordano Genova, almeno per la pendenza. Alla testa di una squadra molto operativa di cui fanno parte anche il direttore della Porto Antico Alberto Cappato e l'addetto scientifico del consolato italiano a San Francisco Massimo Maresca (battello di Maurizio, avvocato genovese consulente di Palazzo Chigi per la logistica). Doria passa da un incontro all'altro per promuovere Genova da ogni punto di vista, industriale, certo, con un occhio di riguardo all'hi tech che qui fa scuola con la Silicon Valley, ma anche turistico e culturale. «E pensare che è nato tutto da un articolo scritto sulle pagine genovesi di Repubblica da Federico Rampini...»

In che senso, sindaco Doria?

«Nel senso che dopo il pezzo di Rampini che parlava del lavoro dell'ingegner Maresca, il direttore della Porto Antico Cappato lo ha contattato e abbiamo iniziato a confrontarci. E dopo un lavoro di mesi è nato questo viaggio che lo chiamo di semina, perché ci consente di mettere a punto un percorso che speriamo possa dare risultati importanti in futuro».

Ma come si sta muovendo in questa semina?

«Intanto faccio il testimonial della città. Sono stato all'Istituto Italiano di Cultura a presentare la città attraverso un racconto con slides e sono tornato un po' docente».

E che cosa dice?

«Rappresento il fascino di questa città e raccolgo interesse. Genova, come meta di turismo, può offrire molto. Abbiamo avviato contatti con tour operator proponendo loro Genova come città d'arte e di cultura. E poi sto te-

nendo una serie di conferenze, prima all'università di Berkeley, poi a quella di San Francisco, privata e fondata dai gesuiti, in cui propongo la città da ogni punto di vista, anche da quello della storia e dell'architettura. Noi possiamo mettere in campo la Fondazione Palazzo Ducale e i musei civici, un sapere diffuso, bellezze uniche».

E sul fronte del business come si sta muovendo?

«La missione ha ovviamente anche un filone più politico ed economico. Il rapporto con la comunità italo-americana, ad esempio, è stato straordinario. Ho avuto un'accoglienza calorosa, affettuosa, molti mi hanno raccontato dei loro nonni liguri, alcuni anche parlando in un vecchio genovese che ormai risente dell'inflazione americana. Sono pezzi di un nostro mondo che si ritrovano con grande piacere. Ma non per questo bisogna perdere di vista anche uno degli aspetti fondamentali di questo viaggio».

L'incontro con la comunità economica e scientifica?

«Sì, il filone dei contatti con il mondo dell'hi tech è fondamentale. In particolare l'incontro avuto a Berkeley con il professor Sangiovanni Vincentelli. Lui è nel board dell'Iit, ha un rapporto stretto con il direttore scientifico Roberto Cingolani. È un italiano che è qui da 40 anni e i suoi colleghi del dipartimento di Elettronica gli hanno già dedicato un'aula, cosa su cui lui ha ironizzato. Ho visto e vedrò molte aziende, di italo-americane e di italiani trapiantati qui, con cui allacciare contatti confidando che possano dare buoni frutti nel campo dell'hi tech. Per loro il Comune può anche mettere a disposizione immobili di proprietà del Comune, con procedure condivise, se decideranno di sviluppare qui le loro attività».

Foto: G. L. - G. L. - G. L.

- segue



Ho visto molte imprese
metto a loro
disposizione immobili
di proprietà del
Comune

Faccio il testimonial
della città, possiamo
offrire tanto, dal punto
di vista economico,
culturale e turistico

MARCO DORIA
SINDACO DI GENOVA

La Gazzetta Marittima

Livorno è tornato al record dei containers (e spiega il bando della piattaforma Europa)

Quasi 800 mila teu come consuntivo del 2015 con un balzo di oltre 200 mila teu sul 2014 – La presentazione del "porto del futuro" e il rinnovato impegno della Regione Toscana – Il significato del forte aumento dei trasbordi quasi quadruplicato rispetto al 2014

LIVORNO – Nel presentare di recente il bando di concorso per la piattaforma Europa – primo step – il commissario dell'Autorità portuale labronica ha sottolineato che i traffici stanno crescendo "anche per la rinnovata fiducia nelle potenzialità dello scalo". E se il governatore della Toscana Enrico Rossi sta cavalcando da tempo il rilancio del "sistema" Livorno-Piombino puntando anche sulla piattaforma Europa, i dati appena elaborati dagli uffici dell'Authority sembrano dare ragione a chi vede una "primavera livornese" dei containers.



Venerdì prossimo sulla piattaforma Europa saranno ribaditi gli elementi già noti del bando, con la relazione tecnica dell'ingegner Pri-baz. Ma l'attenzione e generale sarà sugli ascoltatori, ovvero alla ricerca di "segnali" – che ci sono stati – da parte dei grandi "merger" interessati a partecipare al bando. Molte le indiscrezioni, sulle quali torneremo.

Per quanto riguarda i consuntivi del traffico containers a Livorno nel 2015, il grafico in apertura del servizio è significativo: nel 2015 i container hanno di nuovo raggiunto il picco storico per Livorno, che era stato registrato nel 2008. Siano a 780.878 teu, con un salto di oltre 200 mila teu rispetto all'anno precedente (+35,2%) e con un lusinghiero incremento anche degli im-barchi (+35,6%).

L'analisi dei dati delle tabelle che pubblichiamo in questo stesso servizio consente anche di dare la giusta dimensione ai vari comparti, compresa l'incidenza dei trasbordi. Sempre valutando in teu, si evince alle tabelle che i contenitori in trasbordo sono stati complessivamente 196,478 di cui solo della Zim

(che con i trasbordi lavora molto) almeno il 35/40%. Nell'anno precedente, il 2014, i trasbordi erano stati complessivamente solo 57,967. Quindi in un anno sono quasi quadruplicati, come del resto ha ricordato più di una volta su queste colonne un attento esaminatore delle statistiche portuali com'è il comandante Angelo Roma. Che vuol dire questo forte aumento dei trasbordi? Sostanzialmente, che più linee di navigazione si intersecano sul porto e offrono più possibilità alle merci. C'è il caso Zim, che trasborda i suoi contenitori da una sponda all'altra della Darsena Toscana su linee diverse e integrate. Ma l'elemento che più può interessare nell'analisi delle statistiche del porto, anche per valutare la sua reale portata nel settore dei contenitori, è se i trasbordi vengono conteggiati come numero di teu una volta sola oppure due. Ed è appurato che il sistema nazionale prevede che il conteggio sia doppio: due movimentazioni, due teu.

- Movimentazione container (compreso il trasbordo) (teu) -				
MOVIMENTO	2015	2014	Differenza	Per. %
TOTALE CONTENITORI	780.878	577.471	203.407	35,2
A nave	340.573	293.203	47.370	16,2
D nave	440.305	284.268	156.037	54,8
- Movimentazione container escluso il trasbordo (teu) -				
MOVIMENTO	2015	2014	Differenza	Per. %
CONTENITORI TOTALI	684.400	518.584	165.816	32,0
A nave	340.573	293.203	47.370	16,2
D nave	343.827	225.381	118.446	52,4
- Movimentazione container escluso il trasbordo (grazie) -				
MOVIMENTO	2015	2014	Differenza	Per. %
CONTENITORI TOTALI	301.448	206.501	94.947	46,0
A nave	146.509	146.077	43.432	29,7
D nave	154.939	160.424	48.513	30,3

L'INTERVENTO

NON È ORO TUTTO QUELLO CHE BRILLA

Oltre i toni trionfalistici di questi giorni, a proposito del traffico containerizzato «una movimentazione che ha raggiunto la quota record di 780.874 teus (+35,2%)», mi sono imposto di leggere le statistiche «anche» in modo critico.

La prima cosa evidente è che un quarto della movimentazione del nostro porto è dovuto ai trasbordi (non hanno in concreto valore aggiunto, ma sono molto importanti per il terminal che li opera), al contrario di tutti gli altri porti italiani di destinazione finale.

Il Terminal Darsena Toscana, addirittura, con una quota del 32,4% sul proprio totale: 588.472. Qua mi preme rilevare l'onestà di Luca Becce, amministratore delegato di questo terminal, il quale la settimana scorsa, alla riunione del Propeller Club, lo ha anticipato a tutti i presenti: nel senso che poteva benissimo limitar-

LA "FOTOGRAFIA" DEI DUE PRINCIPALI TERMINAL CONTENITORI

	Totale porto	Terminal Tdt	Terminal Lorenzini
TOTALE CONTAINER	780.874 (teu)	75,4% (588.472 teu)	20,7% (161.763 teu)
TRASBORDI	25,2% (196.474 teu)	32,4% (190.665 teu)	9,3% (15.036 teu)
CONTAINER PIENI	55,4% (432.991 teu)	47,7% (280.701 teu)	74,4% (120.368 teu)
CONTAINER VUOTI	19,4% (151.409 teu)	19,9% (117.106 teu)	16,3% (26.399 teu)

Nota: restano fuori dal calcolo 30.679 teu, pari al 3,9% del totale perché hanno fatto riferimento ad altri terminal minori

si ad affermare che il Tdt nell'anno appena trascorso, aveva movimentato il 75,36% dei totali del porto di Livorno, senza poi andare nel particolare del "transshipment".

Oulme anche le performance del Terminal Lorenzini con una movimentazione totale di 161.763 teus, di cui 120.368 pieni.

Rilevo, inoltre, che l'hardware del nostro porto, per tutto quanto attiene il traffico

container, allo stato ed in sostanza, nell'ultimo decennio non è cambiato, quindi non penso che gli armatori ci stiano dando fiducia e premiando la capacità dello scalo di rispondere alle esigenze attuali del mercato, ma più semplicemente: perché vogliono essere vicini e pronti a mettere il "cappello" sulla Piattaforma Europa.

Angelo Roma
consulente marittimo

Porto, rinfuse in calo ma è boom di biomasse

Alberti (Tco): quasi raddoppiata in un anno la movimentazione di cippato destinato alle energie rinnovabili. Livorno è il polo numero uno in Italia

di LIVORNO

C'è un unico dato con il segno "meno" nella fotografia statistica scattata all'andamento dei traffici marittimo-portuali nell'arco dei dodici mesi dello scorso anno: riguarda le rinfuse solide. In arretramento di neanche poi molto: 10mila tonnellate in meno, con un calo che vale appena più di un punto percentuale (1,2 per la precisione). Se si guarda "dentro" il dato semmai può destare meraviglia l'andamento del tutto divergente: in calo netto sono gli sbarchi di materiale da importare (617mila tonnellate nel 2015, il 15,7% in meno) ma quasi compensato dal boom degli imbarchi (230mila

tonnellate, quasi l'84% in più a paragone dello scorso anno).

È l'indizio che possa trattarsi dell'incrocio di dinamiche distinte. A pesare sul dato negativo degli arrivi potrebbe essere la flessione di cereali e dintorni. Lo lascia immaginare il fatto che il Tco alla Calata Orlando (che tratta la quasi totalità delle rinfuse solide tranne i cereali) non è andato affatto male. Anzi, al contrario: come confermano dal quartier generale in via delle Cateratte, c'è stato un incremento del 13%. Dietro le auto nuove e i forestali (entrambi al di sopra del 20% di incremento) e dietro i contenitori (ma non se il dato viene depurato dal trasbordo), ma ben al di sopra delle "autostrade del mare".

È il boom all'imbarco? Dipende principalmente dallo sviluppo di Livorno come porto di partenza di materiali vegetali per alimentare le centrali a biomasse. La riprova la dà Roberto Alberti, amministratore delegato Tco, dicendo che «in un anno abbiamo praticamente raddoppiato la movimentazione di questo tipo di merce: «Le biomasse sono passate da 120 a quasi 200.000 tonnellate, credo che Livorno sia diventato il primo porto italiano per l'imbarco di biomasse».

Il Tco - spiega Alberti - ha iniziato da alcuni anni a trattare biomasse «provenienti principalmente dal centro-nord della Toscana». E aggiunge: «Si tratta

di "cippato" di alcune specie di piante che vengono utilizzate in centrali per la produzione di energia da fonti rinnovabili. Pur trattandosi di merce povera e molto voluminosa, abbiamo raggiunto un livello tale di efficienza che Livorno è diventato uno dei maggiori "hub" (poli) portuali italiani, forse il primo per quantità imbarcata, per questi prodotti».

Alberti non nasconde la soddisfazione: «Oltre all'aspetto economico sappiamo di far parte di una catena virtuosa che è utile all'ambiente». Non avendo aree sufficienti, per non perdere questi traffici il Tco - ricorda - ha investito nell'allargamento del terminal e nell'affitto di aree per lo stoccaggio temporaneo della merce. (m.z.)



Cippato per centrali a biomasse al Terminal Calata Orlando

A destra: cippato per biomasse al Tco. In basso: Roberto Alberti



Piattaforma Europa "road show" a Livorno

Presenzierà l'evento il presidente della Regione Toscana – I dettagli tecnici e finanziari dell'operazione per il nuovo megaterminal containers



Enrico Rossi

LIVORNO – Dopo Bruxelles doveva essere Firenze: invece è stata scelta Livorno per la solenne presentazione – la terza, mettendo in conto anche quella di Londra curata dai consulenti internazionali – del bando di gara per la prima fase della piattaforma Europa. Quello che l'Authority ha definito il "road show" sulla piattaforma avrà luogo venerdì 12 alle 10,30 nella sala Ferretti della Fortezza Vecchia. Il programma prevede il saluto del commissario Giuliano Gallanti, la relazione tecnico/finanziaria dell'ingegner Enrico Pribaz responsabile del settore tecnico dell'Authority e quindi gli interventi del sindaco di Livorno Filippo Nogarini, del direttore marittimo della Toscana capitano di vascello (Cp) Vincenzo Di Marco e a chiusura del governatore Rossi. La speranza è che a dare il vero significato dell'incontro intervengano i rappresentanti di quei gruppi internazionali – terminalisti in primo luogo – cui la gara si rivolge e ai quali sono richiesti finanziamenti in Project financing per 326 milioni di euro su un costo totale di 504 milioni, in cambio della concessione per almeno 50 anni della struttura. Le adesioni ufficiali alla gara dovranno essere inviate, come noto, entro il 22 marzo prossimo.

Ro-ro, via al confronto fra [redacted] e Filt Cgil



Simone Angella (Filt Cgil)



LIVORNO

Lo sciopero di ieri – due ore a fine turno – nel settore delle imprese che si occupano di ro-ro ha portato all'apertura di un tavolo di confronto fra [redacted] e la Filt Cgil che da sola aveva proclamato l'astensione dal lavoro. Nel mirino la precarietà occupazionale e la concorrenza al ribasso, aveva detto l'organizzazione sindacale, che aveva strigliato Palaz-

zo Rosciano chiedendo maggiore severità e polso più fermo «contro il Far West in porto».

La Filt dichiara che c'è stata una buona risposta allo sciopero: l'azione sindacale si è concentrata dal punto di vista simbolico alla Sinternar. A seguito della convocazione del confronto da parte [redacted]

[redacted] il sindacato ha annunciato che ora provvederà a riunire i delegati.

TENSIONE A BANCHINA [redacted] HA CONVOCATO LA RIUNIONE

Lo sciopero nel settore ro/ro ha strappato un incontro

SCIOPERO di due ore ieri a fine turno nel comparto ro/ro indetto dalla Filt Cgil. «E' stato un avvertimento - dice il segretario di categoria Simone Angella - se non saremo ascoltati non ci fermeremo qui ma andremo allo sciopero generale del porto. Ci sono domande che poniamo da tempo alle quali nessuno ci dà risposta».

[redacted] ha affrontato con tutta la decisione possibile - sottolinea il segretario generale Massimo Provinciali - la riorganizzazione del comparto ro/ro, nel quadro di un auspicabile accordo tra i terminalisti del settore per scongiurare altri scontri. Lo sciopero di fine turno di ieri fa parte di una vertenza aziendale sulla quale non

entriamo: e tuttavia abbiamo convocato una riunione per martedì prossimo, aperta ai sindacati, proprio per cercare soluzioni condivise». Il tema è noto e la soluzione è non certo semplice. Il nostro porto è oggi tra i primi del Mediterraneo centrale nei traffici ro/ro e l'entrata in linea anche dello Zeus Palace di Grimaldi sulla Livorno-Olbia, in aggiunta anche al nuovo servizio sempre di Grimaldi sulla Livorno-Cagliari, ha accentuato la pressione sulle banchine disponibili. Un po' per tutte le «new entry» l'obiettivo è stato quello di ottenere un accosto sul lato nord del molo Italia, ma [redacted] ha ribadito che quella banchina è destinata ai forestali, altro traffico di

grande importanza per lo scalo. Ciò nonostante - rilevano i sindacati - nei giorni scorsi vi hanno attraccato sia il Salmambo della Cotunav - una compagnia storica cliente del porto che rischia adesso di doversene andare proprio per carenza di accosto - sia lo Zeus Palace di Grimaldi, che per problemi meteo non è stato possibile inviare all'ex terminal Sea-trag.

OGGI POI sul lato nord del molo Italia è fermo il ro'pax «Euro-cargo Istanbul», che vi è stato rimorchiato la settimana scorsa dopo che ha avuto avaria al motore ed è stato assistito dai mezzi dei Neri. Il tutto, con l'impegno di liberare la banchina all'arrivo del prossimo cargo dei forestali, che in alternativa potrebbe solo tornare all'Alto fondale, destinata invece alle crociere.



LA LOTTA Tensione nel comparto per gli accosti; il delicato compito di Palazzo Rosciano

LAVORO E PORTO

LA RABBIA

DECINE DI PERSONE DA ANNI ASPETTANO DI AVERE RISPOSTE DALLE ISTITUZIONI CHE HANNO PROMESSO POSTI DI LAVORO



«ROSSI MANTENGA LE PROMESSE»

I disoccupati ora vogliono risposte

La cassa integrazione è agli sgoccioli

di MONICA DOLCIOTTI

- LIVORNO -

«VENERDÌ mattina saremo davanti al Palazzo del Portuale in piazza del Parnigione dove è previsto un incontro pubblico organizzato dalla Regione Toscana alla presenza del presidente della Regione Enrico Rossi. Gli chiederemo di parlare con noi visto che ha promesso in campagna elettorale per le elezioni regionali che nessun lavoratore licenziato sarebbe rimasto senza ammortizzatori sociali in Toscana». Lo hanno annunciato ieri mattina i portavoce

di Vertenza Livorno durante il presidio di lavoratori davanti al Comune. Vertenza Livorno riunisce tutte le categorie di lavoratori in mobilità, insomma licenziati, di qualunque settore. «Noi rappresentiamo - hanno ricordato i portavoce - gli ex dipendenti Desio & Robè, Trw, Mtm, delle piscine comunali, Delphi, Ceramich Industriali, Baroncini Auto, come tutti coloro che hanno già esaurito gli ammortizzatori sociali». La richiesta di tutti questi lavoratori è una sola. «Un incontro congiunto con i sindaci di Livorno, Collesalvetto e il presidente della Regio-

ne nel quale discutere con loro della proroga degli ammortizzatori sociali in scadenza e scaduti perché centinaia di lavoratori entro la fine del 2016 rimarranno senza reddito. E parte di questo entro marzo».

ENTRO MARZO dovranno essere pubblicati i bandi per i lavori di pubblica utilità per chi ha esaurito la mobilità. Ma ci sono solo 66 posti disponibili per la durata 6 mesi. L'ipotesi che a marzo per sessantasei ex dipendenti Trw sarà stato possibile usufruire di questa opportunità è saltata perché i bandi non sono ancora stati pub-

blicati e saranno aperti a tutti i lavoratori con i requisiti previsti per partecipare. E c'è da prevedere che in parecchi faranno domanda. L'assessore al lavoro del Comune Francesca Martini spiega a tale proposito che «abbiamo già approntato il bando, come i comuni di Collesalvetto e Rosignano, ed ora sono al vaglio di Provincia e Regione. Terminata questa verifica saranno pubblicati tutti e tre contemporaneamente ma i posti sono ripeti solo 66». Questi bandi sono stati finanziati dalla Regione con 400 mila euro e i comuni hanno messo 266 mila della loro quota parte.

LA TESTIMONIANZA FABRIZIO CASALI, 58 ANNI

«Una vita trascorsa in mobilità...»

FABRIZIO Casali ha 58 anni e il 9 marzo gli scadrà la mobilità. Anche lui fa parte di «Vertenza Livorno». Lo abbiamo incontrato davanti al Comune ieri mattina insieme agli altri lavoratori al presidio. «Vorrei raccontare la mia storia» ci ha detto. Ed eccola. «Lavoravo in provincia di Prato per la ditta Termofilm dove facevo l'operaio e il carrellista. Ho perso il lavoro nel 2013 e la mobilità per me è iniziata il 9 marzo 2013. Scadrà il 9 marzo 2016. Dopodiché io e mia moglie avremo appena 650 euro del suo stipendio per vivere. Paghiamo un affitto di 600 euro al mese. Con cosa mangeremo?». In tutto questo tempo Fabrizio ha cercato lavoro ovunque. «Le agen-

zia interinali in questi anni non hanno trovato nulla per me. E ora a 58 anni chi vuole uno della mia età?». E «l'unico corso di formazione che ho fatto è stato quello di informatica alla Trio. Ma che me

ne faccio?». Fabrizio ha 36 anni di contributi previdenziali versati «ma per andare in pensione devo aspettare altri sei anni».

UNA SITUAZIONE non facile per questa famiglia: «Come faccio ad arrivare alla pensione solo con il reddito minimo di mia moglie. Ho bisogno di un lavoro, ora perché dal 9 marzo per noi sarà un dramma peggiore». I coniugi Casali hanno un figlio «vive per conto suo, ha moglie e figlia da mantenere e fa il bagnino d'estate. Come ci può aiutare?». Perdere il lavoro è diventato un dramma nel nostro territorio e le persone ora sono stanche di avere solo promesse.

m. d.



«ABBIAMO un figlio che vive per conto suo, ha moglie e figlia da mantenere e fa il bagnino d'estate. Come ci può aiutare?»



Focus

Presidio

VENERDÌ mattina presidio al Palazzo del Portuale in piazza del Panigione dove è previsto un incontro pubblico organizzato dalla Regione alla presenza del presidente della Regione Enrico Rossi



Le aziende

«**VERTENZA** Livorno rappresenta gli ex dipendenti Desio & Robè, Trw, Mtm, delle piscine comunali, Delphi, Ceramiche Industriali, Baroncini Auto»

La richiesta

«**UN INCONTRO** congiunto con i sindaci di Livorno, Collesalveti e il presidente della Regione nel quale discutere con loro della proroga degli ammortizzatori sociali in scadenza»



IL PROFILO Fabrizio Casali, 58 anni

Mezzogiorno di fuoco in Aferpi I sindacati decidono lo sciopero

Si attende una risposta sul rientro di 250 operai dalla ex Lucchini

PIOMBINO - ISSAD Rebra è in fabbrica alle Acciaierie per gli ultimi dettagli sul forno elettrico e oggi incontrerà anche le aziende per lo smantellamento degli impianti. Mentre il presidente Cevital è quindi al lavoro propenso a portare avanti il suo piano di investimenti, oggi alle 12 i sindacati terranno un consiglio di fabbrica per decidere eventuali forme di protesta se dall'azienda non arriveranno risposte certe sul passaggio di 250 lavoratori dalla Lucchini in amministrazione straordinaria, in Aferpi.

E DAI GOVERNO Fim, Fiom e Uilm attendono invece la conferma di una nuova data per l'incontro previsto per domani, oppure la conferma. Rinvio che sembra quasi certo comunque, in considerazione del fatto che il presidente Rebra incontrerà il ministro dello sviluppo economico Federico Guidi i primi giorni della prossima settimana. E in virtù anche delle parole dell'amministratore delegato Aferpi Paolo Azzì che ha parlato del 20 febbraio come data per la scelta del forno elettrico. Intanto ieri pomeriggio Fim, Fiom e Uilm e le Rau si sono incontrate e hanno deciso di riaggiornare il consiglio di fabbrica ad oggi, ma nell'occasione una decisione è stata presa: quella di or-



TENSIONE

I lavoratori delle Acciaierie aspettano chiarimenti sul futuro

ganizzare a breve le assemblee con sciopero. Sciopero far capire che comunque sia, è arrivata l'ora di stringere i tempi, di iniziare a dare gambe al piano industriale e soprattutto è l'ora di vedere la lettera d'intenti per l'acquisto del forno elettrico. «Aspettiamo le offerte entro il 20 di febbraio» ave-

va detto qualche giorno fa Azzì a Toscana24 - poi, una volta presa la decisione e firmato il contratto con i fornitori, o il fornitore, diciamo entro marzo, serviranno due mesi per la progettazione esecutiva. Voglio ricordare che, oltre al forno, realizzeremo anche il nuovo treno di laminazione per rotale



Il punto

Progetti mirabolanti e piccoli atti concreti per ripartire

Giorni decisivi per il futuro delle Acciaierie. Non solo per l'ordine del nuovo forno elettrico, ma anche per tutto il piano Cevital. Piombino ha vissuto troppe volte l'annuncio di grandi progetti: ora nessuno si aspetta il miracolo, ma qualche piccolo atto concreto per far ripartire la fabbrica.

e barre, dove Lucchini è un marchio leader a livello mondiale. Contestualmente, dovrà essere completato l'iter autorizzativo. Il contratto l'impianto finanziario, per il quale siamo già parlando con le banche. Entro l'estate pensiamo di poter chiudere anche questi aspetti».

m. p.

Lavoratori portuali: ok dell'assemblea per il rinnovo del contratto



CIVITAVECCHIA - Si è svolta giovedì scorso l'assemblea dei lavoratori delle imprese portuali e dei dipendenti dell'autorità portuale di Civitavecchia, per votare la piattaforma per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale dei Porti. "L'assemblea, indetta dalle organizzazioni sindacali firmatarie - hanno spiegato Irma Gallerano della Filt Cgil Roma e Lazio e da Alfonso Astuti, del coordinamento porti e logistica della Filt Cgil Roma e Lazio - ha registrato una partecipazione importante dei lavoratori che, con solo tre astensioni, ha dato mandato di sottoscrivere il documento definitivo del contratto. Il risultato quasi unanime si è registrato in tutti gli scali nazionali dove si sono svolte le assemblee, dato importante che dimostra quanto i lavoratori portuali abbiano compreso l'importanza di chiudere il rinnovo contrattuale prima della scadenza naturale, vista anche la delicata fase per il paese sull'indispensabile ricerca di competitività e di profonda trasformazione normativa del settore portuale. Si conferma così - hanno aggiunto i due sindacalisti - l'applicazione di un unico contratto di lavoro per tutti i lavoratori portuali, dipendenti delle imprese ex art. 16/17/18 e delle Autorità Portuali, garanzia di clausola sociale a contrasto di tentativi di dumping contrattuale. Da evidenziare l'impegno preso con una nota a verbale ad intervenire in tempi rapidi e congiuntamente con la parte datoriale sulla materia dei lavori usuranti".

Abruzzo: Porti. Giunta regionale approva Dossier su corridoio Civitevecchia-Pescara-Ortona

(FERPRESS) – Pescara, 9 FEB – La Giunta regionale, nell'odierna seduta presieduta dal presidente Luciano D'Alfonso, ha approvato la proposta di modifica ed integrazione al Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e lo schema di decreto legislativo recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gen. 1994 n.84".

Nello specifico – si legge in un comunicato della Regione – è stato approvato il dossier sul corridoio Civitevecchia-Pescara-Ortona che mette in evidenza i punti di forza della collocazione dei porti abruzzesi con l'Autorità portuale di sistema Mar Tirreno Centro settentrionale di Civitavecchia.

In particolare, la Regione Abruzzo propone l'alleanza e quindi l'annessione dei porti di Pescara e Ortona all'istituenda Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale che include i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, per realizzare il collegamento tra il Mare Adriatico e il Mar Tirreno e consentire all'Italia Centrale, mediante le Regioni Lazio e Abruzzo, di operare come ponte naturale tra i Balcani e l'Europa Occidentale. Nell'individuare la migliore dimensione possibile per coniugare l'efficienza e l'aumento della competitività dei porti abruzzesi con una adeguata funzione di raccordo con i territori ed i mercati, si reputa che l'inserimento degli scali di Pescara e di Ortona nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale facente capo ad Ancona non sia del tutto idonea a realizzare tale operazione poichè sono diversi i bacini di riferimento territoriale. "L'alleanza tra i porti abruzzesi e quelli laziali, al fine di ridurre le duplicazioni di ruolo a scala locale, – si legge nel dossier – può, pertanto, trasformarsi in cooperazione programmata capace di distinguere gli specifici apporti delle comunità locali alla costruzione di un "prodotto territorio" che si candida alla competizione geografica. La validità di questa modalità alternativa di individuazione dei bacini territoriali si evince anche a seguito dell'avvenuta identificazione del bacino aeroportuale del Centro Italia (Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Perugia e Pescara) come previsto nel Piano Nazionale degli Aeroporti e nel DPR 17 settembre 2015, n. 201, regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale".

Abruzzo: la giunta approva il dossier Civitavecchia



CIVITAVECCHIA - La Giunta regionale dell'Abruzzo prosegue nel tentativo di "annessione" al porto di Civitavecchia. Nella seduta di oggi, infatti, è stata approvata la proposta di modifica ed integrazione al Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, con l'ok al dossier sul corridoio Civitavecchia-Pescara-Ortona che mette in evidenza i punti di forza di questa sinergia. In particolare, la Regione Abruzzo propone l'alleanza e quindi l'annessione dei porti di Pescara e Ortona alla futura Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale per realizzare il collegamento tra il mare Adriatico e il mar Tirreno e consentire all'Italia centrale di operare come ponte naturale tra i Balcani e l'Europa Occidentale. «L'alleanza tra i porti abruzzesi e quelli laziali - si legge nel dossier - può trasformarsi in cooperazione programmata capace di distinguere gli specifici apporti delle comunità locali alla costruzione di un "prodotto territorio" che si candida alla competizione geografica».

Unindustria: progetto per il retroporto di Civitavecchia. Capofila per creare consorzio entro 2016

Author : red

Date : 9 febbraio 2016



(FERPRESS) – Roma, 09 FEBB - Unindustria Lazio conferma il suo impegno nello sviluppo del porto di Civitavecchia. L'organizzazione industriale di Roma, Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo vuole accelerare i tempi di realizzazione del progetto per il retroporto della cittadina laziale, sulla base degli impegni concordati con l'Autorità portuale presieduta da Pasqualino Monti.

Annunciato appena un mese fa, il prossimo 3 marzo Unindustria dovrebbe presentare lo studio commissionato a Kpmg dal titolo "Civitavecchia: città-porto, linee guida per un piano strategico di sviluppo", con l'obiettivo di predisporre un'analisi strategica delle potenzialità dell'area retroportuale di Civitavecchia e della costituzione e organizzazione della "Zona franca Doganale - Porto di Civitavecchia".

Nell'illustrare le linee guida del piano, il presidente della sede Unindustria di Civitavecchia, Stefano Cenci, ha spiegato che il progetto prevede la trasformazione di 127 ettari di terreni oggi agricoli in un'area al servizio del porto dove allocare insediamenti per attività produttive e legate ai traffici portuali. Nell'area dovrebbero, ad esempio, svilupparsi le attività legate all'automotive, visto che da Civitavecchia si imbarcano le auto di Fca prodotte per gli Stati Uniti o tutti i prodotti e le attività commerciali legate al traffico container.

Unindustria Civitavecchia punta a creare un consorzio di imprese che operano nel porto per sviluppare il progetto; l'obiettivo è di formare il consorzio già a partire dal prossimo mese di marzo 2016, per dare concreto avvio alle opere di trasformazione dell'area nei primi mesi del 2017.



Porti:Salerno,lavori per grandi navi e strutture green

Nella nuova banchina cassoni per produzione energia dalle onde

09 febbraio, 16:58

(ANSA) NAPOLI, 9 FEB - L'imboccatura del porto di Salerno verrà ampliata, consentendo anche alle navi di nuova generazione e quindi più grandi, di entrare nello scalo salernitano.

Lo annuncia l'Autorità Portuale di Salerno che ha predisposto ed avviato un piano progressivo di interventi in grado di consentire il consolidamento statico, l'adeguamento funzionale e l'ampliamento delle attuali banchine al fine di poter garantire la funzionalità del Porto commerciale, anche in previsione dei programmati interventi di escavo dei fondali. I lavori, in linea con quanto previsto nell'Adeguamento Tecnico Funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale, fanno parte del Grande Progetto "Logistica e Porti - Sistema integrato portuale di Salerno", finanziati sui fondi POR FESR Campania, e prevedono l'allargamento dell'imboccatura portuale (23 milioni di euro): il porto di Salerno si apre così alle nuove navi (anche caratterizzate da un minor impatto ambientale), destinate sia al traffico passeggeri che al traffico di merci.

L'Autorità Portuale di Salerno ha stipulato il contratto di appalto con l'ATI ACMAR S.c.p.a. - COVECO COOP. S.p.A. che, dopo la redazione del progetto esecutivo, procederà all'avvio dei lavori. L'intervento prevede l'accorciamento del molo di sottoflutto per una lunghezza pari a 100 m ed il prolungamento della diga di sopraflutto di 200 m, mediante la costruzione e posa in opera di cassoni REWEC3 per la produzione di energia dalle onde di mare.

Nel panorama internazionale, informa l'autorità portuale, si tratta di una importante iniziativa che colloca il Porto all'interno del gruppo dei cosiddetti "Green Ports", contribuendo così alla realizzazione di un Porto tecnologicamente avanzato, energeticamente ed ambientalmente sostenibile: produzione di energia più pulita utilizzando il moto ondoso per un Porto ed una città sempre più "green". Con il grande dragaggio previsto entro fine anno saranno spesi tutti i fondi europei a disposizione.



Ilva, Cdp presenta manifestazione di interesse

Taranto - Domani sciopero di quattro ore e manifestazione degli operai.

Roma - Cassa Depositi e Prestiti, secondo quanto si apprende, ha presentato una manifestazione di interesse all'acquisizione di Ilva. Alla fine di gennaio, in occasione di un'audizione, lo stesso ad Fabio Gallia aveva fatto sapere che la Cdp era «disponibile ad un progetto che permetta all'azienda di tornare competitiva» e comunque, aveva aggiunto, «con un ruolo di minoranza».

DOMANI SCIOPERO

I lavoratori dell'Ilva e delle imprese appaltatrici si preparano allo sciopero di domani che prevede un corteo in città, dal ponte di pietra, nella parte vecchia, sino alla Prefettura dove, oltre al presidio, i sindacati metalmeccanici consegneranno un documento al prefetto di Taranto, Umberto Guidato, affinché lo inoltri a Palazzo Chigi. Lo sciopero sarà di 4 ore dalle 9 alle 13 nel primo turno e di altrettante ore nel secondo dalle 19 alle 23. I sindacati chiedono «chiarezza» e «certezza» sul futuro dell'azienda specie ora che si avvicina la cessione. **Alla protesta ha dato la sua adesione anche Confindustria Taranto.** È, intanto, rientrato il «giallo» sorto nelle ultime ore secondo cui funzionari del ministero del Lavoro avrebbe escluso l'applicabilità all'Ilva di Taranto dell'emendamento al decreto «Mille proroghe», votato giorni fa dalla commissione Bilancio della Camera, che prevede il ripristino al 70 per cento nel 2016 della copertura economica dell'ammortizzatore sociale. Stasera fonti parlamentari chiariscono che l'emendamento in questione si applica anche all'intesa relativa alla solidarietà per l'Ilva di Taranto.

Ilva in vendita, gli acquirenti allo scoperto



Il futuro dell'Ilva si giocherà nelle prossime settimane

L'Ilva in vendita piace ai privati

**Manifestazioni
d'interesse
oggi pomeriggio
scadono i termini**

MASSIMO MINELLA

PLACE la vendita dell'Ilva. Piace ai grandi gruppi industriali concorrenti della siderurgia nazionale, come Marcegaglia, e straniera, come la coreana Posco, ai trader dell'acciaio italiani e stranieri e anche allo stesso Stato che potrebbe rientrare in gioco con l'impegno di Cassa Depositi e Prestiti, che fa capo per l'80% al Ministero dell'Economia. Insomma, piace ma guai a lasciarsi ingannare. Perché quelle che verranno note questa sera dopo le 18,30, scaduti i termini del bando, sono manifestazioni d'interesse che consentono l'accesso alla "data room" e agli impianti. Niente di più, niente di meno. La partita vera si giocherà soltanto in una seconda fase, quando verranno sollecitate le offerte. E allora chi è davvero interessato all'Ilva svelerà le sue carte, in solitaria, oppure alleandosi con qualche altro soggetto che ha presentato la manifestazione, o infine recuperando chi è rimasto coperto nella prima fase e ora decide di scendere in campo sul serio.

Stasera si chiude comunque la prima fase del bando di

gara varato dal governo per la cessione dell'Ilva sfidata al-

la famiglia Riva, che nel frattempo ha presentato ricorso. Periodo meno favorevole per mettere all'incanto l'acciaio tornato pubblico forse non poteva esserci. La fase congiunturale è negativa e l'incognita di Riva, che un domani potè vedersi rassegnato da un giudice ciò che gli è stato tolto, non possono non destare preoccupazione in chi si avvicina all'Ilva con il pensiero di acquistarla. I siderurgici sono tutti concentrati sulla difesa della propria azienda o del proprio gruppo, più che pensare ad acquisizioni. Inoltre, la cifra che richiede un simile investimento resta altissima, oltre i due miliardi, se effettivamente lo Stato potrà utilizzare gli 800 milioni stanziati

per l'Ala di Taranto. E pare davvero difficile individuare un soggetto italiano che possa farsi carico di un simile investimento. Cosa che potrebbe nuovamente favorire l'arrivo di un colosso straniero (a cominciare da Mittal), ma anche spingere per la creazione di una cordata italiana sostenuta da Cassa Depositi e Prestiti. Se ne parlerà comunque in una seconda fase, quella che rappresenterà il vero momento della verità. Ora inizia la prima, quella della ve-

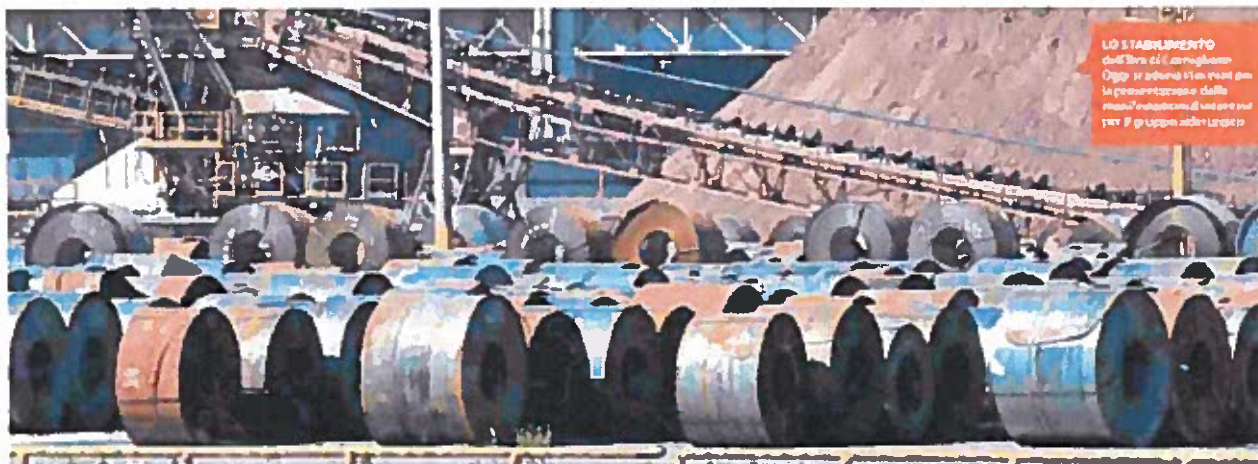
rifica di conti e impianti dell'Ilva, che per alcuni è pur sempre un concorrente (quindi perché non dare un'occhiata?). Oltretutto, la manifestazione d'interesse non ha obblighi e consente una sorta di attività di "scouting" sia sugli spazi operativi che sui conti. Certo, alcuni dati "sensibili" non verranno trasmessi, ma sicuramente se ne saprà

**IL
RE
TRO
SCENA**

- segue

di più. Chi sarà in gioco? Il gruppo Marcegaglia, già in corsa in passato con Mittal, sarà di nuovo in gara. E ci saranno anche i trader che nei mesi scorsi avevano lavorato alla formazione di una cordata italiana. La partita, come si diceva prima, non sarà certo favorita dal ricorso dei Riva, che pende come una spada di Damocle. Chi compra e investe con il rischio che dopo qualche anno la proprietà possa tornare ai Riva? E di soldi ce ne vogliono parecchi per rilanciare un gruppo siderurgico che perderà anche quest'anno, che ha necessità di robusti investimenti e di parecchio circolante, almeno due miliardi e mezzo di euro. Senza contare gli 800 milioni che lo Stato è pronto a utilizzare per l'Aia di Taranto, sperando di non incorrere nella scure di Bruxelles. Se venissero a mancare anche questi sarebbe davvero una sfida quasi impossibile.

L'ESPRESSO 25 AG. 2004



LO STABILIMENTO
dell'Ira di Marcegaglia
Oggi si attende una visita per
la presentazione della
nuova struttura di una delle
più grandi aziende italiane

Il carnet delle richieste per il ministro Delrio

Tutti gli interventi indispensabili per salvaguardare i posti di lavoro nello yachting italiano – Le scadenze dei certificati



ARGENTARIO – Grande successo ha avuto la prima manifestazione dei comandanti di yacht da diporto, svoltasi a Monte Argentario (GR), alla presenza di oltre trecento lavoratori del mare. Hanno aderito UCINA Confindustria Nautica e l'associata Italian Yacht Masters, insieme a tutte le altre sigle di riferimento, Collegio Capitani, Amadi Associazione Marittimi Argentario, Lavoratori Del Mare, Lmtc, A.Ma.Re Gaeta.

Le richieste da inoltrare al ministro Graziano Delrio e alla struttura del ministero dei Trasporti – dice una nota di Ucina – sono unanimemente condivise. Sono le seguenti: allineamento dei mesi di navigazione necessari ai fini del rinnovo dei Certificati professionali a quanto avviene in Gran Bretagna, quindi per un periodo non superiore ai 12 mesi nei cinque anni di validità del certificato stesso; validità della navigazione su tutte le unità, anche quelle a uso privato, ai fini del rinnovo dei Certificati Mercantili, purché svolta nella "Funzione" del certificato posseduto o in quella immediatamente inferiore nel grado, similmente a quanto fanno inglesi e francesi; proroga temporale di almeno 18 mesi dal 1° gennaio 2017 per assolvere ai corsi di aggiornamento conformi alla convenzione internazionale STCW, richiesti ai fini del rinnovo dei titoli professionali; non separazione carriere Diporto e Mercantile, perché il marittimo deve poter lavorare sempre laddove c'è lavoro; revisione D.M. 121/2005 per rendere allineata ai Paesi concorrenti la carriera nel settore Diporto; gestione unitaria e coordinata del rilascio/rinnovo dei titoli professionali da parte delle Capitanerie; rinnovo per cinque anni, cioè a naturale scadenza, di tutti i certificati IMO STCW rinnovati o rilasciati prima del 31-12-2016, che oggi in attesa dell'entrata in vigore della nuova normativa, vengono rilasciati solo per un anno. Più in generale, quella che nasce dal mondo del lavoro in mare è una richiesta di considerazione e ascolto, mentre, come ricordato dalle recentissime interrogazioni parlamentari presentate dagli onorevoli Tiziano Arlotti e Mario Tullo, si è assistito al prevalere di restrittive e autolesionistiche visioni burocratiche rispetto alla tutela di chi lavora sotto la bandiera italiana, a tutto beneficio dei titoli professionali esteri e segnatamente inglesi. "Siamo e saremo vicini ai marittimi con tutte le nostre iniziative e la nostra rappresentanza istituzionale, come le recenti iniziative parlamentari hanno dimostrato, commenta la presidente di UCINA Confindustria Nautica, Carla Demaria. "Che ci voglia più attenzione al mare e alla sua economia è un fatto e la circostanza che si parli di scindere il ministero dei Trasporti dal Comando Generale delle Capitanerie – con il quale la Direzione del Trasporto marittimo ha competenze condivise – e trasferirlo in altra sede non si pone in questa direzione". "Chiediamo solo di poter continuare a lavorare e l'assenza delle istituzioni in questo senso è stata fino ad oggi assordante", ricorda Dario Savino, vice presidente di Italian Yacht Master. La manifestazione dei comandanti ha mostrato una grande unità di intenti e abbiamo condiviso di continuare a procedere tutti insieme, vogliamo essere ascoltati dal Ministro perché abbiamo bisogno di scelte politiche e non burocratiche".

L'IPOTESI

ERA PRONTA
A INTERVENIRE CON AUMENTO DI CAPITALE
PER RILANCIARE LA STRUTTURA

RETE TEN-T

IL VESPUCCI COME INTERPORTO NON FIGURA
NELLA RETE EUROPEA A SERVIZIO DELLE TEN-T
A DIFFERENZA DI PRATO E DI BOLOGNA

LA SFIDA

UNA POSSIBILE SOLUZIONE PER IL VESPUCCI
SAREBBE L'INGRESSO (AD OGGI IMPROBABILE)
DI QUALCHE GRANDE TERMINALISTA PRIVATO

“

«Bad com»
e

ha
presentato le sue idee:
eventuale creazione
di una «bad com»

Interporto: ennesima fumata nera Bnl boccia il piano di rientro

Oltre 60 milioni di debito: ora il «Vespucci» rischia davvero grosso



Massimo
Provinciali
vicepresidente

LIVORNO.
DA ROMA a Firenze, da Livorno a Guastallo, la patata bollente del piano di rilancio dell'interporto Vespucci, il vicepresidente è Massimo Provinciali segretario generale. [redacted] sta viaggiando senza che ancora sia stata presa una decisione. Anche il consiglio d'amministrazione, che si è riunito dopo l'ennesimo «niet» della Bnl al piano di ristrutturazione del debito, non avrebbe potuto che prendere atto del difficile sbocco della situazione. Ufficialmente gli incontri continueranno. E nessuno vuole ammettere che se non ci saranno fatti nuovi la Spa del Vespucci rischia grosso con gli oltre 60 milioni di debiti con le banche. La proposta respinta da Bnl, che è tra le banche più impegnate, avrebbe dovuto congelare l'esposizione in cambio del puntuale pagamento degli interessi, per rinviare i rientri tra qualche anno, quando il Vespucci dovrebbe essere molto più appetibile come retroporto grazie ai collegamenti ferroviari, alla realizzazione del sospirato «Scavalco» e - si spera - al superamento della grande crisi europea che pesa sulla logistica. An-

che [redacted] ha presentato le sue idee: che sono condensate nella eventuale creazione di una «bad com», ovvero di un contenitore nel quale far confluire le esposizioni lasciando la gestione «pulita» del soggetto retro-portuale alla stessa [redacted]. Si conoscono le proposte a livello di indiscrezioni, perché ovviamente gli assetti societari e i valori sono riservati. Ma [redacted] sarebbe stata disponibile a intervenire finanziariamente anche in maniera sensibile, pur di finalizzare il proprio aumento nel capitale non per ripianare i debiti ma per sviluppare il lavoro, ovvero la trasformazione dell'interporto in vero retroporto. Uno sbocco importante, come ha fatto La Spezia con Rivalta Scrivia, in grado di liberare preziosi piazzali e retro-banchine del porto e di ospitare anche i nazi-

tive imprenditoriali legate ai traffici portuali: come in parte già è avvenuto con le aree utilizzate per l'agroalimentare dalla cooperativa degli ex fiocchini fiorentini, con le auto francesi in import e con i ca-

IL RISCHIO

Il pesante debito bancario potrebbe trascinare a fondo il Vespucci

pannoni di terminalisti del settore vinario.

ANCHE l'intervento finanziario e gestionale della Port [redacted] però diventa sempre meno facile. La legge di riforma portuale, nella stesura (provvisoria) che è stata appro-

- segue

vata dal consiglio dei Ministri, non sembra favorire gli investimenti delle Autorità di sistema (come diventeranno Livorno e Piombino in un'unica entità se la riforma diventerà esecutiva) al di fuori delle aree portuali. C'è di più: il Vespucci come interporto non figura nella rete europea a servizio delle TEN-T, a differenza di Prato e di Bologna. Il che rende ancora più difficile reperire risorse pubbliche, ammesso che ce ne fossero a disposizione almeno a livello della Regione.

IL PESANTE debito bancario rappresenta l'ancora che rischia di trascinare a fondo il Vespucci. Se non sarà trovata la strada per la sua ristrutturazione o per ingresso (ad oggi improbabile) di qualche grande terminalista privato.

A.F.



INFRASTRUTTURA L'interporto toscano Amerigo Vespucci rischia per il debito bancario