



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Riforma dei porti** (La Gazzetta Marittima)

Dai porti

Trieste:

"...Portacontainer da record al Molo Settimo..."

(Il Piccolo, Informazioni Marittime, Ansa, L'Informatore Navale)

"...Aponte investe oltre 90 milioni la nuova logistica compete con Rotterdam..."
(A&F)

"...I traffici salirebbero del 20% con la zona franca..." (Il Secolo XIX)

Savona:

"...Il Gruppo Grimaldi lancia un nuovo servizio tra Savona e Porto Torres..."

(The Medi Telegraph)

Genova:

"...Al terminal Psa il secondo lotto di quattro gru..." (The Medi Telegraph)

"...Riparazioni navali ora è possibile lo stop al riempimento davanti allo Yacht Club..." (La Repubblica GE)

"...In Cina è la giornata del Blueprint..." (La Repubblica GE)

La Spezia:

"...Il Ministro Delrio ha firmato. Roncallo è il nuovo Presidente..."

(La Nazione Massa Carrara)

Marina di Carrara:

"...Dibattito in Authority..." (La Nazione Massa Carrara)

Livorno:

"...La rivoluzione della logistica mondiale alla base della formazione tutta nuova..." (La Gazzetta Marittima, Il Tirreno.it)

"...Darsena Europa..." (La Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

"...Porto, chi c'è batta un colpo..." (La Nazione Livorno)

"...Ora è guerra sulle banchine tra i colossi Tdt e Lorenzini..." (La Nazione Livorno)

"...Porto 2000 e riparazioni navali..." (La Nazione Livorno)

Civitavecchia:

"...Federbaleari a Di Majo: serve un vero distretto turistico..." (Civonline)

"...Civitavecchia-Orte: c'è l'ok della Camera..." (Civonline)

Taranto:

"...Sul porto ci sarà un decreto legge..." (La Gazzetta di Taranto, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Quotidiano Taranto)



"...Il molo Sant'Eligio di amplia saranno 410 i posti barca..."

(La Gazzetta di Taranto, Quotidiano di Taranto)

"...Sfruttare la risorsa più grande: il mare un porto diffuso..." (Quotidiano Taranto)

Gioia Tauro:

"...Un decreto legge per l'Agenzia..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Destino dei Molini Ruolo dell'Authority..." (Gazzetta del Sud)

"...Rada S. Francesco, ultima concessione triennale..." (Gazzettadelsud.it)

Catania:

"...Sbagliato dare duplice incarico a Martello..." (La Sicilia)

"...Grimaldi, già 340 aziende dell'autotrasporto con Alis..."

(Ansa, Il Secolo XIX, Giornale di Sicilia, Gazzetta del Sud)

"...Catania al centro del dibattito sullo sviluppo del mezzogiorno e di tutta l'area euromediterranea..." (L'Informatore Navale)

Notizie da porti stranieri

Focus:

- **Workshop con Invitalia** (Il Tirreno)

Ignazio Messina:
"I nostri timori
per la Riforma"



Ignazio Messina

GENOVA - "Come imprenditori sapevamo che potevamo aspettarci questo voto del "no" al referendum: e lo temevamo per le sue conseguenze essendo, in questa fase, a cavallo di una riforma dei porti che si basa anche sull'accentramento di certe funzioni a Roma e sul togliere la materia concorrente che le Regioni hanno con lo Stato centrale. E soprattutto lo temevamo perché la nomina dei nuovi presidenti delle Autorità di sistema portuale è ancora a metà percorso". Così

Cinzia Garofoli
(segue a pagina 10)

Ignazio Messina

Ignazio Messina, che abbiamo intervistato a caldo proprio due giorni dopo i risultati del referendum, quando ancora non era ben chiaro il percorso del governo imposto dal Presidente della Repubblica.

"Non sappiamo bene quello che potrà accadere - ci ha detto preoccupato Messina - proprio perché la legge di riforma portuale ha creato tutta una nuova governance: e bisognerà adesso capire quali decisioni prenderanno le istituzioni. Nell'immediato credo che l'aspetto più negativo sia il permanere in carica dei commissari - certamente non perché quelli attuali non stiano facendo un buon lavoro - perché

devono, per obbligo, non sconfiggere da una gestione ordinaria. A Genova ad esempio, nonostante il lavoro eccellente dell'ammiraglio Pettorino, abbiamo vissuto un anno di "precarietà".

Esiste dunque la preoccupazione che i porti italiani, e l'economia che intorno ad essi si muove, possano in qualche maniera averne detrimento, avvantaggiando gli scali concorrenti, soprattutto quelli del Nord Europa.

"In questa visione a caldo - ha detto ancora il dottor Messina - mentre stiamo ancora ragionando oggi su quello che accadrà domani, non sappiamo ancora cosa avverrà nel governo. La legge di Riforma portuale è comunque passata, e qualcuno - vedremo chi - dovrà nominare i presidenti delle Autorità di sistema che ancora mancano. Era stato fatto il nome del ministro

Delrio come possibile sostituto di Renzi e naturalmente in questo caso, essendo egli dentro la materia, tutto sarebbe stato più semplice. Se così non dovesse avvenire credo che le prossime nomine sarebbero complicate. Già si nota come qualche amministrazione e qualche istituzione - ad esempio La Spezia, se è vero quanto ho letto di recente - intenderebbe indire una manifestazione di interesse per le nomine dei comitati di gestione previsti dalla legge di Riforma. Ma queste modalità richiedono troppo tempo, mentre occorre tornare a lavorare in regime ordinario e anche straordinario perché le grandi infrastrutture nei porti devono velocemente rispondere alle esigenze del mercato.

"Queste riflessioni - ha voluto sottolineare Messina - non hanno alcuna colorazione politica: ma

era in costruzione un castello che stava in piedi nel suo insieme, mentre adesso qualche mattone inizia a scricchiolare. Attendevamo la riforma dei porti da circa cinque-sei anni, ed adesso, ad un passo dal suo completamento, ci è arrivata quella che definirei una nuova tegola. Gli imprenditori sono comunque abituati a combattere gli imprevisti e certo reagiremo. L'importante è che l'immagine del nostro paese sui mercati esteri non venga danneggiata. Questo è il nostro principale timore: temiamo che l'Italia possa essere vista come un paese estremamente instabile e che le merci possano scegliere altre vie, condizionando le scelte armatoriali in questo senso e favorendo la strumentalizzazione da parte dei porti concorrenti. Noi faremo di tutto - ha concluso l'armatore - per combattere questi rischi, ma non possiamo non essere preoccupati".

Portacontainer da record al Molo Settimo

Giovedì l'arrivo della Msc Paloma. Con i suoi 14mila teu è la nave più grande mai entrata in Adriatico

Arriverà giovedì in Molo VII la "MSC Paloma", nave da 14mila Teu che, a poco meno di un anno di distanza, sposterà ancora il record della portacontainer con la maggiore capacità mai entrata nel mare Adriatico. Il record precedente, sempre con ormeggio sulle banchine gestite da Trieste Marine Terminal, apparteneva alla MSC Luciana con 11.660 Teu, seguita da altre navi gemelle dopo il suo arrivo nei primi giorni di gennaio.

«L'evoluzione e la crescita del porto di Trieste - ha commentato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico orientale, Zeno D'Agostino -

continuano insieme ai maggiori protagonisti mondiali del settore. In maniera progressiva si stanno realizzando gli scenari che premiano le strategie dei nostri terminalisti e del porto più in generale, consentendo un pieno rilancio dell'economia del nostro territorio. Le grandi compagnie concentrano i traffici negli scali che hanno le infrastrutture e i servizi più idonei, ma soprattutto più efficienti. MSC ha investito direttamente nel molo VII e nel porto di Trieste più di un anno fa e sta confermando la fiducia in noi con l'arrivo di nuovi traffici che solo giganti come la MSC Paloma possono gestire in maniera ottimale».

Costruita nel 2010 dal cantiere coreano Daewoo Shipbuilding&Marine Engineering, la "MSC Paloma" misura oltre 365 metri di lunghezza per poco più di 51 di larghezza, mentre i contenitori sono disposti lungo 20 file. Appartenente alle meganavi con il "castello" e il ponte di comando circa a metà della lunghezza, la "MSC Paloma" può ormeggiare allo scalo giuliano grazie ai fondali naturali da 18 metri, mentre il recente ammodernamento delle gru di banchi-

na consentirà a TMT di operare sulla nave con l'efficienza richiesta ai più moderni porti nazionali ed internazionali. L'inserimen-

to su questo servizio di navi di maggiore capacità è un evidente segnale della volontà di rafforzamento della presenza e della crescita di traffico sul porto di Trieste e su TMT. Il molo VII, infatti, è oggi l'unico dell'Adriatico in grado di ormeggiare in contemporanea due meganavi oceaniche, con una capacità che sarà ulteriormente rafforzata dagli imminenti investimenti privati. I recenti interventi pubblici - affiancati da nuovi progetti finanziati per un totale di circa 50 milioni di euro - sull'infrastruttura ferroviaria dello scalo, infine, stanno mantenendo il trend di crescita che questa tipologia di traffici hanno assunto nell'ultimo decennio.



MSC Paloma è la più grande portacontainer mai giunta a Trieste

Trieste, Ekol acquista il 65% di società Molo VI

Oltre i due terzi, per la precisione il 65% delle quote di Europa Multipurpose Terminals SpA (Emt), società che gestisce il **Molo VI** nel [porto di Trieste](#), è stato acquisito dalla società "Yalova Ro-Ro Terminali As" del gruppo logistico turco Ekol.

La firma è avvenuta ieri a Trieste da parte di Francesco Parisi Casa di Spedizioni Spa, fino ad oggi azionista di maggioranza di Emt, e Friulia, finanziaria della Regione Friuli Venezia Giulia, che detiene quote della società. Al Molo VI dello scalo giuliano attraccano le navi e partono i treni del gruppo turco e dalla controllata Alternative Lines.

Ahmet Musul, Ceo di Ekol, si è detto "felice della conclusione di questa operazione che rappresenta un passaggio molto importante nello sviluppo delle nostre attività nello scalo giuliano". Per Francesco Parisi, presidente dell'omonima casa di spedizioni, "l'ingresso nel capitale di Emt della Ekol consolida una prospettiva di continuità, crescita ed ulteriori investimenti nella società per il beneficio di tutta la portualità triestina".

Porti: arriva a Trieste Paloma, portacontainer da 14.000 Teu

(ANSA) - TRIESTE, 11 DIC - E' previsto per giovedì 15 dicembre l'arrivo al molo VII del porto di Trieste della "MSC Paloma", nave da 14mila Teu che, a poco meno di un anno di distanza, sposterà ancora il record quale portacontainer con la maggiore capacità mai entrata nel Mare Adriatico.

Il record precedente, sempre con ormeggio sulle banchine gestite da Trieste Marine Terminal, apparteneva alla MSC Luciana con 11.660 Teu, seguita da altre navi gemelle dopo il suo arrivo nei primi giorni di gennaio.

"L'evoluzione e la crescita del porto di Trieste - ha commentato il presidente dell'AdSP dell'Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino - continuano insieme ai maggiori protagonisti mondiali del settore. In maniera progressiva si stanno realizzando gli scenari che premiano le strategie dei nostri terminalisti e del porto più in generale, consentendo un pieno rilancio dell'economia del nostro territorio. Le grandi compagnie concentrano i traffici negli scali che hanno le infrastrutture e i servizi più idonei, ma soprattutto più efficienti. MSC ha investito direttamente nel molo VII e nel porto di Trieste più di un anno fa e sta confermando la fiducia in noi con l'arrivo di nuovi traffici che solo giganti come la MSC Paloma possono gestire in maniera ottimale".

Costruita nel 2010 dal cantiere coreano Daewoo Shipbuilding&Marine Engineering, la "MSC Paloma" misura oltre 365 metri di lunghezza per poco più di 51 di larghezza, mentre i contenitori sono disposti lungo 20 file. Appartenente alle meganavi con il "castello" e il ponte di comando circa a metà della lunghezza, la "MSC Paloma" può ormeggiare allo scalo giuliano grazie ai fondali naturali da 18 metri, mentre il recente ammodernamento delle gru di banchina consentirà a TMT di operare sulla nave con l'efficienza richiesta ai più moderni porti nazionali ed internazionali. "L'inserimento su questo servizio di navi di maggiore capacità - evidenzia l'Ap di Trieste - è un evidente segnale della volontà di rafforzamento della presenza e della crescita di traffico sul porto di Trieste e su TMT".

Il molo VII è oggi l'unico dell'Adriatico in grado di ormeggiare in contemporanea due meganavi oceaniche, con una capacità che sarà ulteriormente rafforzata dagli imminenti investimenti privati. I recenti interventi pubblici - affiancati da nuovi progetti finanziati per un totale di circa 50 milioni di euro - sull'infrastruttura ferroviaria dello scalo, infine, stanno mantenendo il trend di crescita che questa tipologia di traffici hanno assunto nell'ultimo decennio. (ANSA).

MSC PALOMA,ARRIVA A TRIESTE UNA NAVE DA 14 MILA TEU,LA PIU' GRANDE PORTACONTAINER MAI ENTRATA IN ADRIATICO

IL MOLO VII L'UNICO DELL'ADRIATICO IN GRADO DI ORMEGGIARE IN CONTEMPORANEA DUE MEGANAVI PORTACONTAINER

D'AGOSTINO: IL PORTO STA CAMBIANDO VOLTO E I GRANDI CARRIER INTERNAZIONALI GUARDANO A TRIESTE

Trieste, 11 dicembre 2016 - E' previsto per giovedì 15 dicembre l'arrivo al molo VII del porto di Trieste della "MSC Paloma", nave da 14mila Teu che, a poco meno di un anno di distanza, sposterà ancora il record quale portacontainer con la maggiore capacità mai entrata nel Mare Adriatico. Il record precedente, sempre con ormeggio sulle banchine gestite da Trieste Marine Terminal, apparteneva alla MSC Luciana con 11.660 Teu, seguita da altre navi gemelle dopo il suo arrivo nei primi giorni di gennaio.

"L'evoluzione e la crescita del porto di Trieste - ha commentato il presidente dell'AdSP dell'Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino - continuano insieme ai maggiori protagonisti mondiali del settore. In maniera progressiva si stanno realizzando gli scenari che premiano le strategie dei nostri terminalisti e del porto più in generale, consentendo un pieno rilancio dell'economia del nostro territorio. Le grandi compagnie concentrano i traffici negli scali che hanno le infrastrutture e i servizi più idonei, ma soprattutto più efficienti. MSC ha investito direttamente nel molo VII e nel porto di Trieste più di un anno fa e sta confermando la fiducia in noi con l'arrivo di nuovi traffici che solo giganti come la MSC Paloma possono gestire in maniera ottimale".

Costruita nel 2010 dal cantiere coreano Daewoo Shipbuilding&Marine Engineering, la "MSC Paloma" misura oltre 365 metri di lunghezza per poco più di 51 di larghezza, mentre i contenitori sono disposti lungo 20 file.

Appartenente alle meganavi con il "castello" e il ponte di comando circa a metà della lunghezza, la "MSC Paloma" può ormeggiare allo scalo giuliano grazie ai fondali naturali da 18 metri, mentre il recente ammodernamento delle gru di banchina consentirà a TMT di operare sulla nave con l'efficienza richiesta ai più moderni porti nazionali ed internazionali. L'inserimento su questo servizio di navi di maggiore

-segue

capacità è un evidente segnale della volontà di rafforzamento della presenza e della crescita di traffico sul porto di Trieste e su TMT.

Il molo VII, infatti, è oggi l'unico dell'Adriatico in grado di ormeggiare in contemporanea due meganavi oceaniche, con una capacità che sarà ulteriormente rafforzata dagli imminenti investimenti privati.

I recenti interventi pubblici - affiancati da nuovi progetti finanziati per un totale di circa 50 milioni di euro - sull'infrastruttura ferroviaria dello scalo, infine, stanno mantenendo il trend di crescita che questa tipologia di traffici hanno assunto nell'ultimo decennio.

Trieste, Aponte investe oltre 90 milioni la nuova logistica compete con Rotterdam

MSC PARTECIPA AL 50% DEGLI INVESTIMENTI PREVISTI PER METTERE IL PORTO AL CENTRO DEI DUE CORRIDOI EUROPEI. GIÀ ELIMINATA LA DOPPIA MANOVRA CHE ABBATTE I TEMPI DEL 50% E I COSTI DEL 30%. ORA TEMPI E PREZZI INIZIANO A DIVENIRE DAVVERO CONCORRENZIALI CON I GRANDI SCALI DEL NORD EUROPA

Roberta Paolini

Trieste
«Dobbiamo saperle usare». Zeno D'Agostino presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale (Trieste) lo diceva quando era ancora commissario. E nel suo biennio di mandato lo ha dimostrato, aumentando i traffici via ferro dal porto verso l'Europa orientale e continentale del 30%. Ha usato l'infrastruttura a disposizione, le linee che connettono direttamente il porto di Trieste grazie ai collegamenti Ten-t, ovvero il Corridoio Baltico-Adriatico e il Corridoio Mediterraneo. Che ne fanno un crocevia di collegamento tra nord sud e est ovest.

«Abbiamo ottimizzato, mettendo a reddito quello che già c'era. Credo che questo si debba fare. Gli investimenti nel porto vanno fatti dai privati e infatti a sostenere il nuovo investimento tutto privato da 188 milioni di euro al Molo VII al 50% c'è anche Msc». La logica di D'Agostino è semplice bisogna investire per rendere la piattaforma logistica portuale più efficiente, rapida e meno costosa. Nel caso di Trieste l'operazione è stata anche questa,

con la sola razionalizzazione dei movimenti all'interno della stazione del porto si sono visti subito schizzare i rendimenti.

Nello specifico è stata eliminata la doppia manovra ferroviaria, cioè quella che trasportava i treni dalla stazione di Campo Marzio all'entrata del porto. «Solo con questa operazione abbiamo ridotto del 30% i costi e del 50% i tempi di lavorazione delle merci», spiega D'Agostino. E così i treni sono passati in un anno e mezzo da 4.800 a 7.400. Da inizio anno la crescita dei convogli movimentati è aumentata del 27%. C'è questo equivoco per cui si ritiene che la linea ferroviaria che collega Trieste a Nord e lungo la direttrice ovest est sia da rafforzare. In realtà quello che avviene con il trasporto passeggeri non succede con le merci, che possono viaggiare anche a velocità inferiori.

Porto di Trieste da qui al 2030 avrà opportunità di crescita importanti, con tassi che superano Rotterdam. Certo l'area Nord Adriatica non può insidiare il primato dei grandi porti dell'Europa settentrionale, per ora, ma in futuro la convenienza e il risparmio di costo delle merci che viaggiano dal canale di Suez verso l'Europa renderanno Trieste uno snodo fondamentale per servire i mercati del continente. Lo dice uno studio internazionale fatto da Mds Transmodal e presentato a Rotterdam durante Intermodal Europe 2016.

Come si evidenzia nella presentazione l'aumento del trasporto via ferrovia rende il gateway del Mediterraneo più convenienti. In particolare a Trieste si legge nello studio il costo per teu dal capoluogo giuliano all'Europa Continentale e Orientale sarà nel complesso di 890 euro contro i 1.270 euro di Rotterdam.

La potenzialità ferroviaria di Trieste al 2030 sarà di 2 milioni di teu, oggi il porto movimentava 1,1 milioni di teu (tra container e semirimorchi), Rotterdam oggi ne fa 12 milioni, ma i tassi di sviluppo del Nord Mediterraneo appaiono destinati a crescere.

Nel 2015 sono arrivate al Porto di Trieste 57 milioni di tonnellate, con una crescita del +18,49% negli ultimi 5 anni, che ne fanno uno dei primi 20 porti europei: è al 14esimo posto ed è l'unico italiano con Genova (17ma) nei top del continente. I semirimorchi, che utilizzano soprattutto il trasporto via ferro sono aumentati del 34,5%, +26,4% è stato il dato di crescita dei container, per una crescita media complessiva delle merci del 31,48%.

L'hub triestino ha una serie di caratteristiche che lo rendono una testa di ponte fondamentale tra economie asiatiche ed Europa. La posizione geografica che lo pone in posizione migliore rispetto al Nord Europa, i fondali di 18 metri che consentono l'attracco delle grandi navi portacontainer, il fatto che Trieste è porto franco internazionale, infine un masterplan da 1 miliardo di euro che servirà all'ampliamento delle banchine e retroporto. In particolare è in via di sviluppo il molo VII e poi c'è la grande sfida del molo VIII, che consentirà di ampliare la zona di terminalizzazione e lavorazione delle merci. Inoltre l'investimento di 50 milioni di euro nella futura nuova stazione di Campo Marzio, interna al porto, consente di trasferire le merci direttamente su treni di 750 metri grazie anche al collegamento diretto con il Molo VII che è quello dedicato ai container.

© FOTOCOPIAZIONE RICERCA

«I traffici salirebbero del 20% con la zona franca»

GENOVA. I traffici del porto di Trieste, dal 2010 al 2015, hanno registrato un incremento del 20%. E secondo Alce Liguria, l'aumento sarebbe dovuto per gran parte all'esistenza nello scalo giuliano dell'unica zona franca presente in Italia. «Genova potrebbe avere gli stessi identici benefici, se solo anche in Liguria venisse approvato un progetto del genere», spiega Riccardo Braggio, presidente dell'Associazione Ligure Commercio Estero. In effetti una legge lo consentirebbe, per la precisione la numero 202 del 1991 (art. 2). E parla proprio della possibilità di istituire una zona franca in una qualsiasi area del porto di Genova a «ponte del terminal container di Calata Sanità». I vantaggi sarebbero evidenti, a partire da meno dazi e riduzioni sull'Iva nelle merci che vengono importate. «Aiuti non indifferenti sottolinea Braggio che porterebbero meno costi a carico degli imprenditori. Proprio per questo motivo Alce Liguria ha deciso di fare uno studio per testimoniare come questo progetto potrebbe portare enormi benefici non solo al porto ma all'intera economia cittadina e regionale».

La legge sulle zone franche, in Italia, non consente in queste aree di svolgere produzione industriale, ma permette comunque di effettuare altri tipi di operazioni. «Prendiamo come esempio il caffè prosegue il numero uno dell'associazione che viene importato in Italia dall'estero, tipo già di traffico, peraltro, che Genova ha ormai quasi totalmente perso. I prodotti potrebbero essere insaccati e poi smistati già in banchina.

E questo permetterebbe la creazione di nuovi posti di lavoro.

Non solo rinfuse. Secondo lo studio di Alce infatti, una zona franca nel porto di Genova porterebbe un'evidente crescita anche del traffico container, come «è successo proprio per Trieste», chiude Braggio. Negli ultimi anni, le zone franche, sono più che raddoppiate a livello mondiale. In Europa sono 150: ma di queste solamente una è presente in Italia.

L'organo a cui spetterebbe fare richiesta è l'Autorità portuale di Genova ma in tutti questi anni non si è mai mosso nessuno, anche per che nessun terminalista ha mai dimostrato grande interesse nel progetto. Lo scorso giugno, l'Agenzia delle dogane del capoluogo ligure, ha appoggiato Alce sulla zona franca a Genova, e si è detta «pronta a fare da propulsore» e farsi carico di tutti i costi.

Il gruppo Grimaldi lancia un nuovo servizio tra Savona e Porto Torres

Napoli - Il nuovo servizio, da gennaio 2017, sarà operato da due navi ro/ro ed avrà frequenza giornaliera, garantendo così una continuità di servizio per le aziende di trasporto, anche durante il periodo estivo.

Napoli - Il gruppo Grimaldi chiude il 2016 con l'annuncio di un'importante novità per il prossimo anno: agli inizi di gennaio sarà avviata una nuova linea marittima tra i porti di Savona e Porto Torres, arricchendo così l'offerta di collegamenti tra l'Italia continentale e la Sardegna. Il nuovo servizio sarà operato da due navi ro/ro ed avrà frequenza giornaliera ambo le direzioni, garantendo così una continuità di servizio per le aziende di trasporto, anche durante il periodo estivo. Le partenze da ambo i porti si effettueranno in tarda serata e l'arrivo al porto di destino sarà previsto nella prima mattinata del giorno dopo. «Il notevole successo riscontrato dai collegamenti Grimaldi Lines per la Sardegna durante l'anno in corso ci ha convinti a procedere all'ampliamento della nostra gamma di servizi», dichiara Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Commercial Director, nonché Presidente di A.L.I.S. «Crediamo nella posizione strategica della Sardegna, quale piattaforma logistica del Mediterraneo Occidentale ed intendiamo garantire una vera e costante continuità territoriale che permetta di raggiungere più facilmente i mercati insulari, in particolar modo quelli del nord Sardegna che necessitano di un servizio stabile tutto l'anno, rapido ed efficiente», conclude **Guido Grimaldi**. Il lancio della nuova linea si aggiunge alle recenti iniziative che hanno rafforzato la presenza del gruppo armatoriale napoletano in terra sarda. **Attualmente, il gruppo Grimaldi offre una rete capillare di collegamenti da e per la Sardegna.** Oltre ai collegamenti storici Civitavecchia-Porto Torres e Porto Torres-Barcellona, operati dalle due ammiraglie della flotta Cruise Roma e Cruise Barcelona, altre linee regolari miste merci e passeggeri offerte sono il Livorno-Olbia ed il Civitavecchia-Olbia. Per quello che riguarda il trasporto di sole merci, numerose linee regolari Grimaldi Lines collegano i porti di Genova, Livorno e Salerno con Cagliari, nonché Cagliari con Valencia. Inoltre, il gruppo offre un servizio regolare per il trasporto merci tra Palermo ed il capoluogo sardo, il primo collegamento diretto tra le due più grandi isole del Mediterraneo.

Genova, al terminal Psa il secondo lotto di quattro gru

Genova - La nave nave "Zhen Hua 11" è arrivata in porto dopo poco più di due mesi di navigazione.

Genova - **Dopo poco più di due mesi di navigazione a bordo della nave "Zhen Hua 11", è arrivato oggi presso il terminal Psa Voltri-Pra' di Genova il secondo lotto di quattro gru di banchina Zpmc di tipo "gooseneck",** che porta ad otto il numero di gru di questa tipologia a disposizione del terminal. Le prime quattro gru erano arrivate nel Terminal all'inizio di quest'anno e sono operative già da diversi mesi. Come le precedenti, le nuove gru hanno una capacità di sollevamento pari a 65 tonnellate, una altezza massima di sollevamento di 53 metri e possono servire navi larghe fino a 25 row di container.

Le gru sono equipaggiate con dotazioni tecnologiche e di sicurezza all'avanguardia. Con la consegna al terminal Psa Voltri-Pra' di queste ulteriori gru, il piano di sviluppo complessivo della banchina è arrivato a conclusione. Il miglioramento delle attrezzature del terminal, combinato con i lavori infrastrutturali della banchina - che si concluderanno entro la fine del 2017 - ed insieme al ripristino della profondità di pescaggio adeguata, trasformeranno Psa Voltri-Pra in una facility in grado di servire navi di ultimissima generazione (Ultra Large Container Vessel) e, per il prossimo futuro, **nell'unico terminal del Nord Tirreno in grado di servire, simultaneamente, due mega navi da 20.000 teu ed una mega nave da 15.000 teu.**

L'investimento totale per questi miglioramenti arriva a circa 250 milioni di euro e riafferma lo stabile impegno del gruppo Psa nel porto di Genova. «Il completamento dello sviluppo delle capacità operative della banchina in Psa Voltri-Pra' sottolinea la nostra ambizione nel raggiungere il miglioramento continuo delle nostre performance operative e dei livelli del servizio offerto ai nostri Clienti. Vogliamo ringraziare tutti i nostri partner, i nostri dipendenti ed i sindacati per il loro continuo supporto durante il periodo di transizione», dice **Gilberto Danesi**, amministratore delegato di Psa Voltri-Pra'.

Riparazioni navali Ora è possibile lo stop al riempimento davanti allo Yacht Club

Si accende il dibattito sul futuro di una delle aree-chiave per lo sviluppo non solo del porto ma ancor più della città di Genova

MASSIMO MINELLA

DALLA Fiera al Blueprint il tema non cambia, perché è sempre il destino delle riparazioni navali a tenere banco. Fra polemiche e suggestioni, proposte e progetti, non bisogna però dimenticare quanto il settore valga dal punto di vista della sua capacità di creare ricchezza e lavoro. «Sulla parte che riguarda le riparazioni navali e il porticciolo Duca degli Abruzzi penso si possa riorganizzare l'area senza il maxitombamento previsto nel disegno d'insieme - riflette l'assessore allo Sviluppo Economico Emanuele Piazza - Bisogna discutere con gli operatori del settore e l'autorità di sistema portuale il giusto disegno di dettaglio dell'area partendo dal presupposto che bisogna consolidare le riparazioni navali, ma potrebbe non essere necessario un riempimento di quelle dimensioni». Piazza interviene alla serata del Propeller club e inevitabilmente la sua apertura a uno scenario nuovo suscita riflessioni e preoccupazioni fra chi considera irrinunciabile una crescita del settore che, altrimenti, sarebbe costretto a puntare su al-

tri poli. Oltretutto con imprenditori genovesi alla guida, come sta già avvenendo nel porto di Marsiglia e presto accadrà in quello di Piombino.

«Noi vogliamo mantenere, consolidare e rafforzare il settore sull'area - continua Piazza - ritengo che questa attività, che sia refitting dei grandi yacht o riparazioni navali di medie dimensioni, qui possa avere un polo mondiale. Sulle aree ex Fiera abbiamo fatto un lavoro con Renzo Piano di sei mesi per sistemare il disegno sulla base della compatibilità. E da lì abbiamo lanciato il concorso di idee. Adesso dovremmo aprire il Blueprint lato riparazioni navali». Immediata la replica dei rappresentanti dei lavoratori. «Mentre si evita di far partire un confronto fra le istituzioni e il sindacato su come rispettare il voto unanime del consiglio regionale sul mantenimento e sviluppo delle Riparazioni - spiega Bruno Manganaro, segretario genovese della Fiom-Cgil - l'assessore Piazza, ipotizzare di rivedere il maxitombamento. Perché questa frenata? Ci sono difficoltà, idee e valutazioni diverse? Così non va bene. Servono tavoli ufficiali in cui confrontarsi e concretizzare piani di svi-

luppo nello Riparazioni Navali di Genova. In quella parte di città lavorano migliaia di dipendenti che ogni giorno con fatica costruiscono il reddito loro e della loro famiglia: queste continue titubanze non aiutano e danno l'idea di non volere pensare al lavoro e all'occupazione».

Nel dibattito si inserisce anche Mauro Rossi, architetto urbanistica da sempre vicino ai temi dello sviluppo urbano. Rossi fa riferimento agli interventi pubblicati su *Repubblica* dall'architetto Giovanni Spalla e rilancia, invitando a riflettere su un tema «strategico per questa città, e cioè quello della nuova diga foranea. L'impossibilità di lavorare navi da 18000 teu nel bacino storico e a Sampierdarena sarà una sciagura. Per fortuna a Roma c'è Luigi Morlo che ha già suonato l'allarme: subito la nuova diga di ponente e il nuovo accesso». Rossi sprona gli amministratori a confrontarsi sugli scenari futuri. «Per quanto riguarda il sito delle riparazioni navali mantenere inalterato, ancorché temporaneamente coperto, il bacino del molo Duca degli Abruzzi, anzi ampliandolo, collegandolo ai canali del Blueprint, risponderebbe anche ai

dubbi espressi recentemente materia di circolazione idraulica - chiude Rossi - Ricordo che il progetto Blueprint, oltre a prevedere la copertura del suddetto bacino allo scopo di trasferirvi le attività delle riparazioni navali, prevede anche la liberazione di tutte le aree del Molo Vechio attualmente occupate tra calata Boccardo e calata Giada, disponibili, ad esempio, per la collocazione di un moderno e definitivo mercato ittico lineare, rispondendo così alle migliori aspettative degli operatori, dei cittadini e anche dei turisti.

© RIPRENTI FIERA 2016/2017

L'ipotesi è allo studio di Tursi che pone però al centro lo sviluppo del settore

In Cina è la giornata del Blueprint

Il sindaco Marco Doria a Guangzhou ha presentato Genova come città industriale e primo porto del paese. L'impegno sulla riqualificazione del waterfront, che è già stata illustrata anche a Ekaterinburg, Astana e Mosca

A GUANGZHOU, in Cina, è stata la giornata del Blueprint. Su iniziativa della Console Generale d'Italia Laura Egoli, il progetto è stato presentato dal sindaco Marco Doria e dal presidente di Spim, Stefano Franciolini, presso la OWOS, la più importante società di consulenza specializzata nei rapporti imprenditoriali e commerciali con l'Italia.

Introdotta dalla Console Egoli, il Sindaco ha presentato Genova come una delle maggiori città italiane e primo porto del Paese. «Sotto il profilo economico ha detto il Sindaco - dobbiamo considerare Genova come la porta del nord ovest di Italia: la zona economicamente più robusta del paese, con Milano e Torino facilmente raggiungibili da Genova in meno di due ore. Genova ha una grande storia, che le ha consegnato uno straordinario patrimonio artistico e culturale. Tale patrimonio la rende molto attrattiva per i flussi turistici internazionali».

Oltre al porto, ha proseguito Doria, Genova è da sempre una città industriale. In una fase di trasformazione economica la storia industriale mantiene la sua presenza in città con grandi imprese multinazionali e settori altamente specializzati come quello delle costruzioni e riparazione di navi e grandi yacht.

«Genova ha chiarito Doria - come tutte le città italiane non attraversa una fase di crescita quantitativa. Il tema che si propone all'attenzione degli amministratori e degli

investitori è quello della riqualificazione urbana: riqualificazione del waterfront e aree ex industriali».

Ad una domanda sui rapporti fra Genova e Guangzhou il sindaco ha detto che possono svilupparsi su specifici assi. Il primo è quello delle relazioni fra i porti. La via commerciale Guangzhou Genova è già un significativo percorso per gli scambi economici fra Cina, Italia ed Europa. In secondo luogo le amministrazioni comunali possono collaborare nei campi della cultura, promozione delle opportunità turistiche, relazioni fra giovani generazioni. Nel memorandum sottoscritto dai Sindaci si parla anche di promozione di rapporti nel campo economico. «Il Comune di Genova - ha detto il sindaco - è pronto a facilitare ogni operatore economico cinese che voglia intraprendere o consolidare i propri rapporti con la realtà economica genovese».

Dopo il sindaco è intervenuto Marco Sanguinetti, direttore **210. Marco Virtuale**, che ha ricordato i dati principali del Porto di Genova (2.250.000 contenitori, collegato con 500 porti in tutto il mondo, dalla Cina viene circa il 20% del traffico). Sanguinetti ha ricordato anche gli investimenti in corso nel Porto di Genova: oltre 340 milioni, più altri 400 previsti per i prossimi anni. Stefano Franciolini, entrando più nel merito di Blueprint, ha ricordato che l'appuntamento di Guangzhou costituisce l'ultima tappa del roadshow di presentazione che ha toccato Ekaterinburg, Astana, Mosca, Guangzhou. Entro un mese finisce il concorso internazionale di idee e si potrà disporre del progetto.



Ap, il ministro Delrio ha firmato Roncallo è il nuovo presidente

Dopo la votazione in Parlamento. Nasce l'autorità di sistema

DA VENERDI' sera Carla Roncallo (nella foto), ex capo compartimento Anas ed ex dirigente del settore infrastrutture della Regione Liguria, è il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare ligure orientale. Lo ha stabilito il decreto firmato dal ministro Graziano Delrio, a conclusione di un lungo percorso che nelle ultime settimane è stato scandito dalla tappa romana del confronto politico, ossia la votazione espressa dai componenti della commissione trasporti dei due rami del Parlamento. Una manifestazione di "gradimento" prevista dal testo della riforma ma alla quale la legge riconosce un potere pu-

ramente consultivo. Il nome del nuovo presidente ha ottenuto 12 "sì" e un solo voto contrario al Senato e raccolto il favore di 23 deputati (7 gli esponenti della Camera che hanno negato il loro appoggio). Affinché la nomina diventi operativa è necessario tuttavia che l'atto venga notificato alla sede di via del Molo, passaggio, quest'ultimo, atteso per i primi giorni della prossima settimana. Con la firma del decreto, di fatto ha preso corpo la nuova **Autorità portuale** di sistema, che avrà compiti di coordinamento non soltanto sullo scalo spezzino, ma anche su quello di Marina di Carrara. «Il prossimo obiettivo – spiega Carla Roncallo – sarà la costituzione del nuovo co-

mitato di gestione, un organismo previsto dalla riforma e che sostituisce, snellendo le procedure, il vecchio comitato portuale. Affinché su questo fronte il cerchio si chiuda è indispensabile che i due Comuni e le due Regioni coinvolte procedano con la nomina dei loro rappresentanti». Una volta insediato il comitato di gestione dovrà, tra i primi atti, ratificare la nomina – di competenza del presidente – del futuro segretario generale, incarico finora coperto dall'avvocato Davide Santini, coinvolto in qualità di indagato nell'inchiesta della Procura spezzina e attualmente colpito da un provvedimento di interdizione dai pubblici uffici.

r.d.m.



PONENTE La banchina
Talliercio del porto di Marina



IL DECRETO

L'ex capo compartimentale Anas guiderà l'area portuale del mar Ligure orientale



**Carla
Roncallo**

Il nuovo presidente dovrà coordinare l'attività dei due porti, La Spezia e Marina di Carrara, con una strategia che possa rilanciare gli scali

Come cambia l'industria: dibattito in Authority

«OPPORTUNITÀ per professionisti e imprese con il piano Industria 4.0» E' questo il tema al centro del meeting, organizzato da Conflavoro Pmi e ClubMep, che si terrà quest'oggi nella sala conferenze **del'Autorità portuale** di Marina di Carrara. Un parterre di docenti e professionisti entreranno nel merito della legge di bilancio 2017 e dei vantaggi che da quest'ultima deriveranno per le piccole e medie imprese, delineando una sorta di vademecum per le aziende che vogliono innovare. Sarà l'occasione per parlare anche della nuova contrattazione collettiva, con l'intervento di apertura, alle 15, del presidente di Conflavoro Pmi Roberto Capobianco. Si affronterà, a cura del team di ClubMep, il tema delle inadempienze, con una analisi delle conseguenze penali e della perdita di agevolazioni. Il commercialista Andrea Bongi si occuperà

di illustrare i dettagli dell'iperammortamento, con una introduzione al decreto Industria 4.0. Francesco Grasso, ricercatore all'Università di Firenze, parlerà di perizia tecnica giurata, soffermandosi sulla valutazione dei beni che possono essere classificati "interconnessi al sistema di gestione aziendale". Tema, quest'ultimo, che sarà approfondito con l'intervento di Roberto Chiavaccini, ricercatore della facoltà di Ingegneria di Pisa. Roberto Lenzi, cofondatore della società di consulenza sulla finanza agevolata Studio RM, affronterà, a conclusione dei lavori prevista per le 18, la questione del finanziamento degli investimenti e, in particolare, delle strategie di approccio al sistema bancario. Lenzi si concentrerà anche sui rischi di un uso distorto dei crediti d'imposta per attività di ricerca e su come le aziende possano evitarli.

La rivoluzione della logistica mondiale alla base della formazione tutta nuova

L'analisi del presidente di Confetra e la proposta di una "Scuola nazionale Portuale" per la quale è stato firmato un apposito protocollo - La riforma Delrio e i tempi di attuazione

LIVORNO - E' davvero il momento della sfera di cristallo, per quanto riguarda i tempi di attuazione della riforma portuale italiana. Ma almeno una cosa è

stata definita certa, nel convegno di presentazione della Logistic Training Academy di Francesca Marcucci al LEM labronico: che sulla riforma non si torna indietro

e che anzi bisogna accelerare il più possibile sull'insediamento del tavolo nazionale della logistica portuale e sui criteri applicativi (decreti).

Lo ha ribadito Ivano Russo, dirigente del gabinetto del ministro (o ex ministro) delle infrastrutture Graziano Delrio, che ha anche ricordato come il tavolo

(segue a pagina 11)

La rivoluzione della logistica

nazionale previsto dalla riforma dovrà pronunciarsi una volta per tutte sull'eccesso di proposte dei terminal containers del medio/alto Tirreno (da Savona a Civita-vecchia, se fossero approvati tutti i progetti, darsena Europa compresa.

ci sarebbe un'offerta superiore tre volte all'ipotizzabile domanda, con relativo enorme spreco di risorse pubbliche e anche dei privati che ci "cascassero").

Ma l'analisi più accurata, e come sempre più approfondita ed attuale,

è stata quella del presidente di Confetra Nereo Marcucci, al LEM nella doppia veste di presidente, ma anche di padre di Francesca (*errata corrige*: tripla veste, perché c'era anche l'amato nipotino). In quella che è apparsa una vera *Lectio Magistralis*, Nereo Marcucci ha fatto il quadro esaustivo di come sta cambiando non solo il mondo della portualità allargato a tutti i continenti, ma anche e specialmente di come i sistemi portuali dovranno necessariamente abbandonare la cultura storica dei porti-emporio e diventare monadi di una catena logistica che non può non partire dalla produzione industriale, eliminando sprechi, ritardi, diseconomie in ogni passaggio, e spingendo in contemporanea i piccoli e medi produttori a consociarsi allo stesso scopo.

Nelle cronache quotidiane dell'evento al LEM è stato dato molto risalto, come del resto è dovuto, alla nascita della Logistic Training Academy livornese: che mette insieme un'eccellenza per la prima volta davvero coordinata per la formazione professionale non solo dei portuali, ma anche e specialmente degli addetti all'intero processo logistico. Interessante che l'Academy labronica appare già come un'avanguardia di quella proposta che Andrea Appetecchia per ISFORT (Istituto superiore di formazione per i trasporti) e Roberto De Tomasi per Intempo hanno presentato per la nascita di una Scuola nazionale portuale per la formazione, di cui si è firmata proprio mercoledì la nascita di una Fondazione ad hoc. Vi partecipano oltre a Intempo e ISFORT anche la RINA Academy

e probabilmente altre realtà di settore, con l'obiettivo di arrivare all'operatività entro 12 mesi.

Nel saluto di Massimo Provinciali per l'Authority livornese si è parlato di quanto fatto sulle banchine labroniche per la formazione e specialmente per l'efficienza. Efficienza che il presidente di Confetra aveva già ribadito essere ormai ricerca di legge universale, in un quadro che sta velocemente evolvendo anche nel comparto dei trasporti marittimi. Dove l'avvento delle stampanti 3D, della "localizzazione a bordo" della produzione dei ricambi navali - ma anche della riduzione del trasporto dei *supply* automobilistici, ricordando che oggi il traffico legato al mondo dell'auto rappresenta il 50% di quello mondiale - e della realtà in forte crescita dei droni, è già rivoluzione alle porte.

Rivoluzione nei trasporti, serve formazione

«O si regge il ritmo della modernizzazione o si rischia di restarne schiacciati»

LIVORNO. Dalla Logistic Training Academy (Lta) arriva la risposta a un bisogno che sulle banchine e complessivamente nell'intera filiera logistica è sempre più pressante: la formazione del personale. Un convegno al quale ha partecipato Ivano Russo, braccio destro del ministro Graziano Delrio, ha preceduto il taglio del nastro nei locali di proprietà della Compagnia portuale. La Lta di Francesca Marcucci nasce dalla costola dell'esperienza ultraquindicennale del Centro Studi Aziendali e dalla partecipazione di due realtà cooperative in campo logistico, i portuali livornesi e la Cft fiorentina: alle spalle l'esperienza di «1100 persone formate e 4500 ore di consulenza». Del resto, - spiega il segretario generale dell'Authority Massimo Provinciali - il modo di lavorare è cambiato molto ovunque ma nessun settore ha visto rivoluzionare modalità e organizzazione quanto la logistica, che è ormai «un fattore-chiave della competitività». L'assessore regionale Cristina Grieco ricorda, in un messaggio video, che «la pianificazione regionale l'ha messa al centro». Non dimentichiamo che l'istruzione in questo campo a Livorno schiera il polo universitario di villa Letizia e l'Istituto Tecnico Vespucci (con la presenza di molti studenti all'iniziativa). Tocca a Nereo Marcucci, numero uno di Confetra, l'organizzazione che a livello nazionale raggruppa le imprese di logistica, indicare alcuni aspetti di questo cambiamento così travolgente. Uno: il gigantismo navale delle flotte è tale che ormai sono le stesse organizzazioni dei terminalisti a mettere all'ordine del giorno il problema del "costo" che le mega-flotte scaricano a terra. Due: a navi sempre più grandi corrispondono gruppi sempre più grandi, e questo porta a concentrazioni via via più forti («ad esempio, le Poste francesi hanno acquisito una quota di Brt-Bartolini»). Tre: Amazon, eBay e le stampanti 3D stanno rivoluzionando il modo di distribuire le merci ma anche di produrle. È uno sconvolgimento tale da far saltare qualsiasi modalità tradizionale: Marcucci lo dice all'imprenditoria locale, invitandola a cavalcare la modernizzazione per non esserne schiacciata. Anche perché «le Alpi presto non saranno più una "cintura di castità" che ci rende difficile arrivare in Europa ma almeno ci mette al riparo dalla concorrenza: al contrario, i porti nordeuropei verranno a farci concorrenza in casa, o ci attizzeremo a reggerla o siamo destinati al ko». Tocca a Andrea Appetecchia (Isfort) tratteggiare l'identikit della Fondazione dalla quale nascerà la Scuola portuale nazionale. Di formazione c'è un gran bisogno, ripete Ivano Russo. Soprattutto su due fronti: 1) per far recuperare agli

-segue

scali italiani il ritardo nella capacità di relazionarsi alla manifattura industriale; 2) per mettere la tecnostuttura delle istituzioni portuali decentrate in grado di reggere la complessità dei nuovi compiti che le vengono assegnati. (m.z.)

Darsena Europa, Fs e mosche cocchiere

LIVORNO - Proviamo a capirci qualcosa, nei limiti del nostro punto di vista. La crisi di governo si sta impastando, com'era prevedibile, in una infinita serie di duelli personali, di ripicche e di corse più o meno mascherate a tenersi stretta la "curega", ovvero la poltrona. In parallelo, qui in periferia, ci si sbattezza sul ritardo

Antonio Fulvi
(segue a pagina 11)

Darsena Europa, Fs

della "governance", sui misteri delle beghe suicide nel Pd tra Livorno, Piombino e Firenze e sugli obiettivi del governatore Rossi.

Già, il governatore. Dicono che considera il rinvio della gara per la piattaforma Europa un atto doveroso. Di fatto il rinvio è stato già deciso e formalizzato. Il dirigente di palazzo Rosciano Claudio Vanni ci stava lavorando da settimane e le mosche cocchiere che ne parlano

come di uno scandalo ci vanno a nozze a torto. Del resto anche da Roma il messaggio è stato chiaro: il MISE ci vuol mettere il naso e tre giorni fa Ivano Russo, del gabinetto del ministro Delrio, si è detto papale papale al convegno della LAdi Francesca Marcucci "di essere totalmente d'accordo con la delibera della giunta regionale". Dunque, tutto fermo: ovvero un atto doveroso, in tempi di incertezze di comando.

A questo punto il governatore Rossi, che di questo rinvio s'è fatto sostenitore anche con la nota delibera di giunta regionale cui si è riferito Russo, dovrebbe però

mantenere l'impegno di venire a Livorno sabato prossimo 17 per inaugurare il collegamento FS tra la Darsena Toscana e la rete nazionale. Siamo curiosi di vedere se lo farà: perché certo gli sarà chiesta ragione delle "porte vinciane" in cui ha ceduto a Pisa, dei ritardi della "foce armata" al Calambrone, della brutta stretta del ponte girevole della ferrovia che si va a inaugurare (un solo binario e per aprire e chiudere una manovra lunga come ai tempi di re Pipino) e infine del perché Livorno & Piombino sono ancora senza "governance".

Non siamo così ciechi da non

vedere che la Regione Toscana per Livorno e Piombino ha fatto alcune cose buone, e poche altre buonissime. Il problema è che - come spesso succede nel nostro beneamato paese - molte buone cose impostate vanno poi avanti con tempi di una burocrazia incompatibile con le leggi di mercato. Aspettiamo Rossi, se avrà la bontà di venirci a smentire. E' uno dei (pochi) casi in cui saremmo felici di averla buttata di fuori.

L'Anfiteatro portuale ha ufficialmente prorogato i termini dell'apertura di gara per la Piattaforma Europa dal 15 dicembre 2016 al 31 maggio 2017.

IL FUTURO DEL PORTO

La Regione conferma: «Su Darsena Europa andiamo avanti tutta»

L'assessore al lavoro Cristina Grieco: «Nessun ripensamento è un'opera fondamentale per la città e per tutta la Toscana»

di Giulio Corsi

► LIVORNO

La Darsena Europa si farà. La Regione, player principale dell'ampliamento a mare del nostro porto e della realizzazione del nuovo maxi terminal container, va avanti. Lo dice chiaramente l'assessore Cristina Grieco, unico membro livornese della squadra di Enrico Rossi, con delega al lavoro. «Siamo determinati a realizzare quest'opera perché, come ha sempre detto il presidente Rossi, rappresenta un'opportunità ma anche una condizione fondamentale per lo sviluppo del porto, della città e di tutta la regione», afferma la Grieco, che mette così un punto e a capo alle polemiche nate dal nix tra l'ennesimo slittamento del bando

per la ricerca del partner privato e i dubbi sulla reale sostenibilità della darsena, emersi recentemente da una analisi della Corte dei conti europea ma anche dalle parole di Ivano Russo, braccio destro del ministro Del Rio, in merito alla sovrabbondanza di piazzali rispetto ai traffici prevedibili negli scali del nord Tirreno.

«La Regione Toscana si è impegnata finanziariamente ed economicamente», sottolinea Grieco - i rilievi fatti nella delibera nascono dalla volontà che il progetto si realizzi nel migliore dei modi, per evitare che avvengano intoppi in corso d'opera. Meglio andare ora in modo cauto ed essere spediti quando l'iter sarà iniziato. Ma una cosa posso garantirla anche a nome di Ros-

si: non c'è e nessuna retromarcia della Regione. Il presidente vuole andare avanti. Anzi l'intento è rafforzare il progetto. Se abbiamo chiesto chiarimenti e approfondimenti tecnici è per rendere inossidabile lo studio di fattibilità e sostenibilità in qualsiasi contesto».

Sul quarto slittamento del bando per l'individuazione del socio privato la Grieco conferma la necessità che al più presto venga la nomina del nuovo presidente di palazzo Rosciano, da mesi guidato da Giuliano Galanti nelle vesti di commissario. «Gli slittamenti dipendono anche dalla situazione dell'Autorità portuale, non è indifferente il fatto che non ci sia un presidente. La nomina dovrà essere velocizzata il più possibile, ma è il ministro che la fa».

La Grieco è certa che anche da parte del governo attuale (seppur dimissionario) mai ci siano stati ripensamenti: «Al di là di quel che ha detto la Corte, il ministro si è sempre speso in modo chiaro in relazione alla strategicità di Livorno in chiave nazionale, lo considera uno scalo di sviluppo e strategico. Non credo che anche su questo possano esserci retromarcie. Anche a livello nazionale si vedono potenzialità su Livorno, sia in quanto al retroporto che alle infrastrutture che si stanno mettendo in piedi, ben diverse da altre realtà». Non è un caso che palazzo Chigi abbia stanziato 50 milioni di euro per l'opera. «Rossi ultimamente ha avuto contatti strettissimi con Del Rio - rivela l'assessore - e il ministro mal è tornato indietro su questa visione».

L'INTERVENTO

di SERGIO LANDI
(Vertenza Livorno)



PORTO: CHI C'È BATTÀ UN COLPO

«**B**RUTTE notizia dal fronte del Porto. Per la Regione ed il Governo la Darsena Europa e la Piattaforma Contenitori sono solo una Slide. Utile per la propaganda ma da tenere nel cassetto. Anche la storia dei fondali a -20 era un mezzo (di Rossi) per tirarla per le lunghe. Perché? Perché il disordine in materia di programmazione dello sviluppo è totale e lo è anche nella portualità. Gli operatori livornesi ci hanno creduto ed anche le loro associazioni. Ora si daranno da fare perché gli impegni presi e contraccambiati con il consenso si traducano in fatti concreti. Rossi raccontò da Bruxelles il 3 febbraio del 2015 che dei 660 milioni occorrenti 170 li avrebbero messi ciascuno il Governo, **L'Autorità Portuale** la Regione e 150 i Privati. Le cifre sono cambiate e non solo perché la Piattaforma Europa e le opere "accessorie" indispensabili costano 866 milioni ma perché la Regione "rimborso" i soldi presi **dall'Autorità Portuale** non mettendoci soldi in conto capitale e il Governo ci mette non 170 ma 50 milioni. Forse un po' poco per dare il senso che ci si crede.

IL PROGETTO dell'Autorità e di Ocean Consultant circola da due anni almeno tra Ministeri, Regione, Proveditorati vari e Uffici di Bruxelles. Ma gli

espertissimi del Ministero delle Infrastrutture (guidati da Del Rio) scoprono oggi che nella portualità italiana (ben 12 porti "core" europei ??) rischia di esserci un eccesso di offerta.

CON QUALE intelligenza, onestà e coerenza firmarono l'Accordo di Programma a giugno 2015? Livorno ha bisogno di un porto che cresca, che riordini i propri spazi, che sviluppi multifunzioni, che migliori la sicurezza e fa crescere il lavoro. Il Porto insieme alla reinquinizzazione delle aree dismesse è il perno su cui far rinascere Livorno, città che chi ha governato o governa lascia alla malora. La politica distratta e le Istituzioni i battano un colpo».

Quale cura per la costa? Si riapre il dibattito sul rilancio industriale

di **Marzio Fatucchi**

Il referendum obbliga tutti a «riscoprire» la costa. La sconfitta del Sì, legata soprattutto alla crisi ed al disagio sociale di quella parte della Toscana, ha riaperto i riflettori su quella parte di Toscana ma anche le fiamme sotto le ceneri nel Pd tra i renziani e il governatore Enrico Rossi, sulle «politiche industriali» per la costa.

a pagina 5



Il viaggio nella costa toscana che ha detto No alla riforma costituzionale: l'articolo di Mario Lancisi pubblicato sul *Corriere Fiorentino* di ieri

Quale cura per la costa? Caso riaperto

Il referendum ha fatto emergere il disagio da Carrara a Grosseto. Il nodo del rilancio industriale, le tensioni Rossi-Pd

Il referendum obbliga tutti a «riscoprire» la costa. Perché quella è stata la zona che in Toscana è andata controcorrente e ha votato No al referendum. Un dissenso sulla riforma costituzionale che è stato anche una forma di protesta contro il disagio economico e sociale. Da Grosseto a Livorno, a Massa Carrara. Con un effetto pesante sul Pd, tra renziani e il governatore Enrico Rossi: uniti dal Sì al referendum ma divisi sul futuro del partito. E dopo il 4 dicembre, pare, anche sulle politiche per la costa. Quella costa che aveva già voltato le spalle al Pd con la sconfitta a Livorno (ad opera del M5S) e a Grosseto (a vantaggio del candidato civico del centrodestra). Un clima di crescente incertezza i cui segnali si erano colti anche a ridosso del referendum, con le

tensioni all'interno del Pd per le prossime elezioni amministrative (Carrara sarà chiamata al voto in primavera).

Ciò che più sta a cuore ai toscani della costa è la situazione economica. La Regione ribadisce il suo impegno sulle aree di crisi: sia quella di Piombino, in cui il progetto è già partito, che quella di Livorno, dove si registra un rinvio per la gara per «Darsena Europa». Cioè il fulcro del progetto di «porta» delle merci verso l'Europa. Ci sarebbe bisogno di grande determinazione. La corsa di Enrico Rossi alla leadership del Pd sfidando Renzi potrebbe creare frizioni non da poco con il gruppo consiliare del Pd in Regione. Servirà senso di responsabilità per tenere distinte la sfera politica da quella del governo della Toscana.

a cura di **Marzio Fatucchi**

OPERA PRODUZIONE RISERVATA



Una veduta del porto di Livorno, al centro di grandi progetti di riqualificazione e potenziamento, come la nuova Darsena Europa

Ora è guerra sulle banchine tra i colossi Tdt e Lorenzini

Manca la governance in attesa della nomina del presidente

- LIVORNO -

LA CRISI di governo, ma anche l'incapacità della classe politica locale, regionale e nazionale a risolvere la scelta per la "governance" dell'Authority portuale, stanno mettendo in ombra un problema concreto sullo scalo, che ha creato fibrillazione in parecchie grandi compagnie di navigazione dei containers. Si tratta della scelta del joint/service per l'America del sud operato congiuntamente dalle grandi compagnie Hapag Lloyd e Mediterranean Shipping Company. Cliente da anni del Terminal Darsena Toscana, il servizio ha di recente scelto di passare al terminal Lorenzini, che è sulla stessa Darsena Toscana ma sulla sponda est invece che sulla ovest. Una decisione, dicono i bene informati, che vuole "pareggiare" il passaggio inverso avvenuto dalla compagnia Cma, che operava sul Lorenzini ed è invece passata al Tdt. Il problema è che il peso dei due servizi è assai diverso, perché le navi

di Msc e dell'associata nel service operano con quantitativi nettamente superiori. E per di più hanno un plafond di trasbordi di containers (si parla di circa 40 mila movimenti all'anno) che rischia di essere decentrato in altri porti, in quanto venivano operati quasi esclusivamente su altre compagnie o altre rotte che toccano Tdt ma non il Lorenzini. La perdita di 30 mila movimenti all'anno - sembra sia questa la fosca previsione che circola in Tdt - peserebbe non solo sul terminal ma anche su tutto l'indotto che si occupa dei trasbordi.

OVVIAMENTE Lorenzini non la pensa così. Il suo portavoce ammette che Msc e Hl hanno confermato il trasferimento sul terminal della sponda est dalla fine di dicembre ma sottolinea che si tratta di scelte dei vertici delle compagnie, sulle quali i terminal hanno poco da sollecitare. Lorenzini sostiene che il suo terminal è in grado di svolgere con tutta serenità l'impegno con Msc. Quello che non evidenzia è che da due anni Msc è azionista del terminal. Viste

così, le cose sembrano decise e senza sorprese possibili. Ma girano indiscrezioni secondo le quali siamo solo all'inizio di uno scontro tra i due principali terminal del porto, con il fatale coinvolgimento anche dell'Authority portuale e dell'Authority Marittima, cui spetta l'ultima parola. Dal Tdt filtrano propositi di dar battaglia sul fatto che la concessione di Lorenzini parla di terminal "multipurpose" con la parte containers solo secondaria: che invece potrebbe diventare prevalente con il trasferimento di Msc. Perché l'ultima parola a palazzo Rosciano e in Capitaneria? Perché quest'ultima è titolare delle autorizzazioni relative alla sicurezza, mentre la prima deve far rispettare le regole. Compresa quella che il Tdt evidenzierebbe, cioè la prevalenza del "multipurpose" di Lorenzini. Quest'ultimo terminal sta predisponendo le proprie difese, a confermare che il "multipurpose" non è una foglia di fico ma una realtà. C'è ormai solo da capire se e quando scoppierà la competizione aperta: e cosa succederà se a qual punto l'Authority di palazzo Rosciano fosse ancora nel limbo.



LA POLEMICA Al centro del contendere i traffici con l'America

INDISCREZIONI

GIRANO INDISCREZIONI SECONDO LE QUALI SIAMO SOLO ALL'INIZIO DI UNO SCONTRO TRA I DUE PRINCIPALI TERMINAL DEL PORTO; CI SARANNO PESANTI RIPERCUSSIONI

LA PREVISIONE

Darsena Toscana potrebbe perdere 30 mila movimenti l'anno

IL RITARDO

La crisi di governo ha allontanato la decisione sull'Authority

«Porto 2000 e riparazioni navali» La Lega accende i riflettori sullo scalo

«IN QUESTO periodo si fa un gran parlare della Piattaforma Europa, dei ritardi e delle perplessità sulla sua effettiva realizzazione. Tale infrastruttura rappresenta un elemento fondamentale per il futuro del nostro scalo ed è doveroso procedere senza ulteriori freni». A scrivere è Bruno Tamburini esponente della Lega. «Nel frattempo, dovrebbe rivestire un interesse ancora maggiore, cercare di razionalizzare e sfruttare al meglio quello che già esiste. C'è ancora in ballo la questione dell'assegnazione dei due bacini di riparazioni navali, una telenovela infinita tra giochetti politici, sinistri mortali e presappochismo, una problematica che se risolta, potrebbe rappresentare un importante fattore di occupazione. Insiste poi la questione della privatizzazione Porto 2000, cosa che mi ha visto contrario, da-

to che avrei preferito prima dare seguito alle previsioni del Pot e del Piano Regolatore Portuale».

TAMBURINI prosegue: «Occorrerà mettere un freno alla guerra tra Grimaldi e Moby, decidere sulle richieste di Lucarelli, che sembra godere di un affetto da parte del nostro ingegnere aerospaziale e non riesco a spiegarmene i motivi. C'è poi la centrale degli indonesiani, tanto pubblicizzata, insiste ora la concorrenza tra le istanze del Terminal Calata Orlando ed un consorzio guidato da Barbera, insomma un bel po' di lavoro per l'Autorità Portuale, che dovrebbe servire proprio a tale scopo, se no che ci sta a fare. Piuttosto Enti ed Istituzioni premano sul Governo e nominano un nuovo presidente. Fare peggio del genovese e del romano, mi sembra francamente difficile».

Federbalneari a di Majo: "Serve un vero distretto turistico"

CIVITAVECCHIA - "Pronti a lavorare sin da subito per il rilancio del settore turistico balneare in stretta sinergia con il Porto di Civitavecchia. Siamo ben contenti che la nomina sia stata assegnata ad un massimo esperto di Diritto della Navigazione e della Portualità". Arrivano dal direttore di Federbalneari Italia Marco Aurelli gli auguri al neo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo.

L'Associazione di categoria che riunisce, con un approccio imprenditoriale, le associazioni regionali e territoriali di imprese del turismo balneare italiano maggiormente rappresentative, conta oggi oltre 2000 aziende iscritte. Anche sul litorale laziale la Federazione si è contraddistinta per la sua vocazione imprenditoriale, presentando nei cinque comuni costieri di Ladispoli, Santa Marinella, Tarquinia e Montalto di Castro e Civitavecchia, delle domande per un piano strategico di investimenti che porterà ad ammodernamento e valorizzazione dei paesaggi costieri e dell'offerta turistica e balneare. Si potrà attuare attraverso un piano di reti d'impresa che metterà in collegamento diverse attività commerciali con la finanza di progetto, tenendo conto anche della pubblica utilità e del bene comune, disponendo dei fondi dell'Unione Europea sul riposizionamento del sistema balneare a livello regionale.

"È proprio il turismo la questione centrale su cui lavorare, dunque – ha spiegato Aurelli – in stretta sinergia con il porto di Civitavecchia, perché il croceristico funziona, ma può essere implementato mettendo a sistema l'offerta balneare, ambientale, museale ed archeologica del litorale nord. Serve la costituzione di un vero Distretto Turistico andando ad ampliare anche la capacità ricettiva. Stiamo lavorando con la Regione Lazio a tutela delle imprese balneari, perché dopo il Regolamento Regionale messo a punto in estate – ha concluso Aurelli – è arrivato adesso il momento del nuovo piano di utilizzazione delle aree regionali e siamo pronti a collaborare. Sarà importante la stretta collaborazione della nostra associazione con l'Autorità di Sistema con la quale possiamo avvalerci di rapporti consolidati da tempo anche attraverso l'importante esperienza in campo europeo del neo presidente Di Majo".

Civitavecchia-Orte: c'è l'ok della Camera

La tratta inserita nella legge sulle ferrovie turistiche approvata all'unanimità dalla commissione trasporti. Soddisfatto il comitato che da anni lotta per la riapertura della linea

CIVITAVECCHIA - Esprime soddisfazione il comitato per la riapertura della linea ferroviaria Civitavecchia Capranica Orte e per lo sviluppo economico della Tuscia, per l'approvazione all'unanimità da parte della Commissione trasporti della Camera della legge sulle ferrovie turistiche, che include anche la tratta locale. Spetta ora al Parlamento convertire in legge tale decisione.

"Con l'approvazione della proposta di legge da parte della Commissione trasporti della Camera, che segue l'approvazione sempre all'unanimità dell'ordine del giorno del Consiglio regionale del Lazio - hanno commentato dal comitato - non ci sono più scuse o impedimenti e procedendo a step si potrà giungere alla riapertura anche al servizio viaggiatori e merci. Finalmente c'è il pieno riconoscimento dell'importanza della linea ferroviaria e della validità della pressante e costante richiesta di cittadini, comitati e associazioni, la svolta decisiva, che ha determinato questo grande risultato, è avvenuta con l'audizione che la Commissione Trasporti della Camera dei deputati ha concesso al comitato per la riapertura della ferrovia. La riapertura ora potrà avvenire per il servizio turistico e permettere, se verrà subito effettuata la necessaria manutenzione di soli 7 km della tratta Capranica Ronciglione, l'auspicata realizzazione del treno storico a vapore da Roma a Ronciglione".

Con il comitato che ha voluto ringraziare innanzitutto l'onorevole Meta, presidente della Commissione Trasporti della Camera "che ha compreso appieno quanto il comitato nella audizione - ha spiegato - ha rappresentato e ha voluto inserire, con un preciso emendamento, la linea Civitavecchia-Capranica-Orte nella lista delle ferrovie turistiche". Ringraziamenti anche a parlamentari, consiglieri ed istituzioni che si sono impegnati su questo argomento.

«Sul porto ci sarà un decreto legge»

Bellanova: lo farà il nuovo Governo. Manteniamo l'impegno: l'Agenzia per gli addetti Tct

● Il Governo dimissionario lascerà a quello che subentrerà a giorni il testo di un decreto legge «per costituire all'inizio del prossimo anno l'Agenzia per il lavoro portuale» destinata a farsi carico dei lavoratori degli scali di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari, sinora impiegati in attività di transhipment, ovvero movimentazione dei container. Così il vice ministro allo Sviluppo economico, Teresa Bellanova, del Pd, che ieri mattina, nella sede dell'Autorità portuale, ha incontrato una delegazione di sindacati dei trasporti e di lavoratori di Tct, presenti anche il deputato Pd, Ludovico Vico, e il presidente della nuova Autorità portuale di sistema del Mar Jonio, Sergio Prete. La costituzione dell'Agenzia sarà a carico delle singole Authority e le nuove realtà si faranno carico di assorbire i lavoratori portuali in cassa integrazione o in mobilità. Un migliaio circa fra i tre porti - di cui 520 solo a Taranto con la società Taranto container terminal da oltre un anno in liquidazione - per riqualificarli professionalmente e rioccuparli in nuove attività all'interno degli scali nell'arco di 36 mesi. La costituzione dell'Agenzia era stata proposta dal Governo con un emendamento alla legge di Bilancio alla Camera che però è stato respinto dalla commissione Bilancio in quanto dichiarato inammissibile. Il Governo si era

impegnato a riproporlo al Senato, sempre con la legge di Bilancio, ma poi sono intervenute le dimissioni del Governo Renzi e l'approvazione della legge al Senato così come «licenziata» dalla Camera e quindi senza variazioni.

Bellanova annuncia il decreto ma lancia più di un fendente a Francesco Boccia, il presidente Dem della commissione Bilancio della Camera, e al governatore pugliese Michele Emiliano, anch'egli Pd come il vice ministro. «Siamo persone serie che ci mettono la faccia, abbiamo preso un impegno nei confronti dei lavoratori portuali e lo manteniamo», dichiara. «La soluzione del decreto legge - aggiunge - è necessaria

perché bisogna subito approntare uno strumento per questi lavoratori e il decreto è l'unico che entra immediatamente in vigore. Crediamo nella validità dello strumento dell'Agenzia perché c'è anzitutto bisogno di assicurare un sostegno al reddito di queste persone, ora senza lavoro, ma anche di formare le professionalità necessarie al rilancio dei porti di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari. Sono andata l'altro giorno in Calabria e ho rassicurato i lavoratori di Gioia Tauro e altrettanto faccio adesso qui, a Taranto».

«Portiamo avanti il nostro impegno sino in fondo lasciando ad altri le vendette politiche e le battaglie per il riposizionamento po-

litico. Per noi le istituzioni sono e restano sacre», prosegue Bellanova alludendo a Boccia. E sull'emendamento ritenuto inammissibile dalla commissione Bilancio della Camera, sostiene: «Il presidente Boccia l'ha respinto dicendo che l'Agenzia non era materia per la legge di Bilancio. Noi, invece, confermiamo che l'inserimento dell'Agenzia portuale nella legge era giusto ed appropriato e che l'avremmo riproposto al Senato se non fosse poi accaduto quello che è accaduto. Anzi, per noi non c'è materia più appropriata di questa. Prova ne è che nella legge di Bilancio abbiamo inserito 30 milioni per la proroga della cassa integrazione al call center». Alludendo poi ad Emiliano, il vice ministro dichiara che «questo Paese è pieno di fotografi, che de-

come stanno facendo altre Regioni».

Nell'incontro tutti i sindacati presenti hanno ringraziato il vice ministro dell'impegno messo in campo per l'Agenzia portuale e contestato fortemente la Regione ed Emiliano, «completamente assenti sul tema».

scrivono la situazione ma poi non fanno nulla per affrontarla e risolverla, e di passeggiatori di studi televisivi. Ma lo studio televisivo non ti fa incrociare gli sguardi, l'incertezza e le preoccupazioni di chi teme di perdere il proprio posto di lavoro. Questi atteggiamenti non ci appartengono e diciamo che per la sanità la Regione Puglia, anziché attaccare il Governo come ha fatto, avrebbe potuto assicurare direttamente le risorse necessarie a Taranto così

Agenzia dei portuali, ora tocca al governo

Genova - Fallito il tentativo in Parlamento, l'esecutivo ha già pronto il decreto.

Genova - «Noi stiamo lavorando, abbiamo già definito il decreto, che lasceremo nelle mani del futuro governo perché riteniamo che la questione vada risolta così come ci eravamo impegnati a fare con tutte le parti sociali. Bisogna costituire l'Agenzia e dare garanzie di reddito e di occupazione ai lavoratori». Lo ha detto il vice ministro allo Sviluppo Economico Teresa Bellanova, incontrando a Taranto, con l'onorevole Ludovico Vico (Pd), i sindacati confederali e di categoria, il presidente dell'Autorità portuale Sergio Prete e una rappresentanza degli oltre 500 lavoratori ex Tct (Taranto terminal container), la società - ora in liquidazione - che gestiva il terminal del porto ionico, a cui il 31 dicembre prossimo scadrà la cassa integrazione straordinaria per cessazione attività. La creazione dell'Agenzia «per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale» era stata inserita dal Governo in un emendamento alla legge di Bilancio presentato in commissione alla Camera e riguardava i porti di Taranto e Gioia Tauro. **Ma l'emendamento era stato giudicato non ammissibile dalla stessa commissione e, causa la crisi di Governo, non era stato riproposto in sede di commissione Bilancio del Senato.** Ora la soluzione prospettata è la presentazione di un decreto ad hoc per definire e portare a compimento l'impegno della Agenzia per i porti trashipment di Taranto e Gioia Tauro. Con l'intesa istituzionale del 27 luglio scorso, si era convenuto di costituire un'agenzia di somministrazione, di emanazione e controllo pubblico, alla quale è demandato il compito di assorbire tutti i lavoratori collocati in cassa integrazione. La finalità ultima è quella della ricollocazione al lavoro, previa riqualificazione specifica.

Porti, Bellanova: «Andiamo avanti con l'agenzia del lavoro»

TARANTO. «Noi stiamo lavorando, abbiamo già definito il decreto, che lasceremo nelle mani del futuro governo: riteniamo che la questione vada risolta così come ci eravamo impegnati a fare. Bisogna costituire l'Agenzia e dare garanzie di reddito e di occupazione ai lavoratori». Lo ha detto il vice ministro allo Sviluppo Economico Teresa Bellanova, incontrando a Taranto i sindacati confederali e di categoria, il presidente dell'Autorità portuale Sergio Prete e una rappresentanza degli oltre 500 lavoratori ex Tct, la società - ora in liquidazione - che gestiva il terminal del porto ionico, a cui il 31 dicembre prossimo scadrà la cassa integrazione straordinaria. La creazione dell'Agenzia «per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale» era stata inserita dal governo in un emendamento alla legge di Bilancio giudicato non ammissibile dalla stessa commissione.

«Un impegno preso e sarà mantenuto»

Bellanova incontra una delegazione

● Dalla Calabria a Taranto. Il messaggio è lo stesso, rassicurante. Solo che in Puglia è condito da qualche piccante stoccata al presidente della Regione, Michele Emiliano.

Teresa Bellanova, viceministro allo Sviluppo economico, ha voluto chiarire la situazione inerente all'Agenzia governativa per i portuali degli scali di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari impiegati in attività di transhipment, cioè movimentazione dei container. Quell'impianto aveva il suo marchio ma non solo. Tre ministeri - Mise, appunto, Lavoro e Trasporti - e la presidenza del Consiglio avevano instaurato un percorso che non può perdersi nei rivoli di una crisi di governo.

Teresa Bellanova ieri ha incontrato una delegazione di

sindacati dei trasporti e di lavoratori di Tct insieme al parlamentare Pd, Ludovico Vico e al presidente della nuova Autorità portuale di sistema del Mar Ionio, Sergio Prete.

«Siamo persone serie, che ci mettono la faccia, abbiamo

preso un impegno nei confronti dei lavoratori portuali e lo manteniamo», è stato il preambolo dei due rappresentanti del Pd.

«La soluzione del decreto legge - ha aggiunto Bellanova - è necessaria perché bisogna

subito approntare uno strumento per questi lavoratori e il decreto è l'unico che entra immediatamente in vigore. C'è bisogno sia di assicurare un sostegno al reddito di queste persone, ora senza lavoro, sia di formare le professionalità necessarie al rilancio dei porti di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari. Sono andata l'altro giorno in

Calabria e ho rassicurato i lavoratori di Gioia Tauro e altrettanto faccio adesso qui, a Taranto. Portiamo avanti il nostro impegno sino in fondo lasciando ad altri le vendette politiche e le battaglie per il riposizionamento politico. Per noi le istituzioni sono e restano sacre».

Prima stiletta. Poi ancora più nel merito con due destinatari principali: un riferimento esplicito al presidente della Commissione Bilancio della Camera, Francesco Boccia e uno sottinteso al presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano.

«Il presidente Boccia ha respinto l'emendamento che il Governo ha presentato alla Legge di Bilancio dicendo che l'Agenzia non era materia per la legge - ha rilevato Teresa Bellanova - noi invece confermiamo che era giusto e appropriato. L'avremmo riproposto al Senato se non fosse poi accaduto quello che è accaduto. Anzi, per noi non c'è materia più appropriata di questo, prova ne è che nella Legge di Bilancio abbiamo inserito 30 milioni per la proroga della cassa

integrazione ai call center».

L'altro obiettivo "sensibile" non è citato ma ogni riferimento non è puramente casuale: «Questo Paese è pieno di fotografi che descrivono la situazione ma poi non fanno nulla per affrontarla e risolverla e di passeggiatori televisivi - ha insistito il viceministro - questi atteggiamenti non ci appartengono e diciamo che per la sanità la Regione Puglia, anziché attaccare il Governo come ha fatto, avrebbe potuto assicurare direttamente le risorse necessarie a Taranto così come stanno facendo altre Regioni».

Infine, sulla stessa lunghezza d'onda i sindacati rappresentati da Oronzo Fiorino della Filt Cgil, Francesco Tursi della Fit Cisl e Carmelo Sasso della Uiltrasporti che hanno ringraziato il viceministro per l'impegno messo in campo e contestato la Regione e il governatore Emiliano «completamente assenti sul tema: sinora i lavoratori di Tct non hanno effettuato alcuna protesta che ha creato disagi ai cittadini di Taranto. Siamo sicuri che l'impegno dell'Agenzia sarà onorato dal nuovo Governo ma siamo pronti a farci sentire se questo non dovesse accadere».

A.Pig.

L'agenzia si farà Ora si prepara il testo per il decreto legge

Uno spiraglio per gli ex lavoratori portuali della Tct

di Alessio PIGNATELLI

È un decreto legge la soluzione per "salvare" l'impianto governativo dell'Agenzia per la riqualificazione e la fornitura di lavoro per gli oltre 500 ex dipendenti della Taranto Container Terminal. Il testo è già pronto e sarà consegnato al prossimo governo. Ad assicurarne sono stati Teresa Bellanova, viceministro allo Sviluppo economico e Ludovico Vico, parlamentare del Pd, in una riunione tenutasi con i sindacati presso l'Autorità portuale di Taranto.

Come anticipato ieri, si fa largo l'ipotesi di un decreto ad hoc per i lavoratori portuali di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari. Quell'idea dell'Agenzia che accomuna le tre realtà del transhipment era naufragata a causa degli effetti collaterali del referendum. E, a cascata, del governo dimissionario e della Legge di Bilancio.

Ricapitoliamo. Un incubatore di formazione professionale e occupazionale doveva reimpiegare i 518 operatori portuali tarantini entro un periodo massimo di trentasei mesi a partire dal prossimo anno. Succede però che qualche giorno fa è scoppiato il terremoto referendum con le implicazioni note a tutti.

Quelle più strettamente correlate alla questione riguardano la Legge di Bilancio approvata in Senato con la fiducia e col testo licenziato qualche giorno prima. Quindi, senza alcuni emendamenti cassati dalla commissione Bilancio della Camera tra cui proprio quello relativo all'Agenzia governativa. Adesso occorre trovare uno strumento legislativo alternativo alla Legge di Bilancio per approvare il provvedimento.

Per Bellanova e Vico questo strumento si chiama decre-

to legge. Il testo è pronto e il nuovo Esecutivo non dovrà far altro che apporre la propria firma. Altre opzioni emerse ultimamente non sono da tenere in considerazione perché Agenzia e decreto sono caratterizzati da una stessa esigenza: l'urgenza.

I 518 lavoratori della Tct in liquidazione intanto sono coperti dalla cassa integrazione. La società aveva avviato in data 24 febbraio 2016 la procedura di licenziamento collettivo nei confronti di tutto il personale in forza. Tale procedura è stata conclusa tra le parti con mancato accordo, sottoscritto in data 9 maggio 2016 presso

zione prevedeva 80 euro per

costo giornaliero a lavoratore per 252 giornate lavorative nell'anno. In totale una somma lorda massima pro capite pari a 20.160 euro. Nella relazione tecnica che accompagnava l'emendamento questi numeri erano accompagnati da alcuni calcoli: 900 lavoratori (tra Gioia Tauro e Taranto) per una spesa massima del primo anno pari a 18.144 euro.

Ora bisogna recuperare questo impianto. E il decreto legge è il salvagente per i lavoratori affidato al prossimo governo.

la Provincia di Taranto. Conseguentemente, la società aveva provveduto a inoltrare ai lavoratori le lettere di licenziamento. Le parti avevano nuovamente riavviato il confronto al fine di individuare possibili soluzioni finalizzate a favorire una gestione non traumatica delle eccedenze dichiarate dalla società analizzando, in particolare modo, il ricorso alla cassa in deroga per i restanti mesi del 2016.

Così si era riusciti a strappare l'ammortizzatore sociale fino a fine 2016. Ecco perché

il tempo stringe.

Nell'emendamento governativo, giudicato inammissibile dalla Commissione e poi spazzato via dalla fiducia con cui si è votata la Legge di Bilancio, la possibilità di promuovere la creazione dell'Agenzia era affidata alle Autorità di sistema portuale. Le Autorità partecipavano con risorse proprie e ai lavoratori sarebbe stata erogata un'indennità di integrazione salariale straordinaria per le giornate di mancato avviamento al lavoro. L'integra-

Il molo Sant'Eligio si amplia saranno 410 i posti barca

Le opere a mare utilizzabili già nella prossima stagione estiva

● Due progetti: uno di ampliamento del molo Sant'Eligio, l'altro di rilancio del «fronte mare». Con un denominatore comune: Taranto deve ritornare ad essere, secondo la sua naturale vocazione territoriale, una città di mare e sul mare che può e deve utilizzare ogni metro di costa fino a diventare un «porto diffuso», a partire dal porto mercantile che vive un momento di profonda trasformazione da scalo prevalentemente industriale a porto polifunzionale, fino alla nuova stazione navale della Marina Militare che accoglie gran parte della flotta italiana.

Se n'è parlato ieri al convegno sul tema «Molo Sant'Eligio Taranto: quando la nautica diventa futuro». Aprendo i lavori, il giornalista Rai, Francesco Giorgino, che ha moderato il dibattito, ha sottolineato come «nella narrazione giornalistica di Taranto a livello nazionale, negli ultimi anni ci sia stato un abuso dello "stereotipo" che, se ben utilizzato, è uno strumento che aiuta la comunicazione, ma in questo caso ha nociuto gravemente all'immagine di una città che non è solo Ilva e inquinamento; ma è caratterizzata anche da straordinarie risorse naturalistiche, paesaggistiche e storiche».

In seguito Antonio Melpignano, presidente di molo Sant'Eligio, ha presentato il progetto dell'associazione temporanea di imprese «Gap Marine» di «Potenziamento e riqualificazione funzionale del molo Sant'Eligio» che, col potenziamento dell'infrastruttura attuali, trasformerà il molo in «una struttura ricettiva accogliente, efficiente e attrattiva, in grado di ospitare, già dalla prossima estate, con una capacità complessiva di 410 posti barca, il doppio della attuale, dalla piccola imbarcazione da diporto al mega yacht». Melpignano, in rappresentanza della società di capitali consorzio «Mari di Taranto», ha anche presentato la candidatura per un progetto promosso circa 30 anni fa dal Co-

mune di Taranto, ripreso ultimamente nel piano strategico della Provincia di Taranto nell'ambito del Cis (Contratto istituzionale di sviluppo). Tale intervento comporterebbe un sistema integrato di waterfront del Lungomare di Taranto, dalla Rotonda all'inizio del viale Virgilio, con una serie di importanti opere a mare e infrastrutture. L'opera - è stato spiegato - stravolgerebbe l'affaccio a mare di questa area della città e, dando lavoro ad almeno 300 persone e contribuendo significativamente alla rivalutazione sociale e urbanistica del Borgo, rappresenterebbe la vera chiave di svolta per il rilancio definitivo dell'economia legata al mare.

La direttrice del molo Sant'Eligio, Gaia Melpignano, si è detta «orgogliosa di poter contribuire al cambiamento dell'economia tarantina mediante un nuovo modello alternativo alla monocultura industriale del passato». Successivamente è arrivato il plauso del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, Sergio Prete, ai progetti presentati che, pur riguardando la nautica da diporto, vanno «nella direzione della diversificazione - ha osservato - dei traffici del porto di Ta-

ranto». In conclusione è intervenuto Carlo Capria, della presidenza del Consiglio dei ministri (Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica), secondo il quale «pur in un momento di crisi congiunturale, ci sono settori del Sistema Italia che mostrano invece un trend positivo come l'agroalimentare, il turismo, soprattutto quello legato al mare, il diporto. Settori che attraggono naturalmente i giovani che intravedono in essi l'opportunità di realizzarsi professionalmente. Sono settori strategici per il futuro del Paese il cui sviluppo sarà sostenuto dallo Stato».

Sfruttare la risorsa più grande: il mare Un "porto diffuso"

I programmi della struttura per la nautica: 410 posti barca dall'estate

● Taranto deve ritornare ad essere, secondo la sua naturale vocazione territoriale, una città di mare e sul mare che può e deve utilizzare ogni metro di costa fino a diventare un "porto diffuso", a partire dal porto mercantile che vive un momento di profonda trasformazione da scalo prevalentemente industriale a porto polifunzionale, fino alla nuova stazione navale della Marina Militare. Tra queste due grandi infrastrutture, che esercitano il proprio ruolo in settori differenti, c'è un affaccio al mare le cui enormi potenzialità economiche e occupazionali, legate soprattutto alla nautica da diporto e al turismo del mare.

Se ne è parlato al convegno "Molo Sant'Eligio Taranto: quando la Nautica diventa futuro" che si è tenuto ieri nel Castello Aragonese. Aprendo i lavori il moderatore, il giornalista Rai Francesco Giorgino, ha sottolineato come, nella narra-

zione giornalistica di Taranto a livello nazionale, negli ultimi anni ci sia stato un abuso dello "stereotipo" che, se ben utilizzato, è uno strumento che aiuta la comunicazione, ma in questo caso ha nociuto gravemente all'immagine di una città che non è solo ilva e inquinamento, ma è caratterizzata anche da straordinarie risorse naturalistiche, paesaggistiche e storiche.

Nell'ambito del convegno Antonio Melpignano, presidente di Molo Sant'Eligio, ha presentato il progetto dell'Ati Gap Marine di "Potenziamento e riqualificazione funzionale del Molo Sant'Eligio" che, mediante il potenziamento dell'infrastrutture attuali, trasformerà il Molo Sant'Eligio in una struttu-

ra ricettiva accogliente, efficiente e attrattiva, in grado di ospitare, già dalla prossima estate, con una capacità complessiva di 410 "posti barca", il doppio della attuale, dalla piccola imbarcazione da diporto al megayacht.

Antonio Melpignano, in rappresentanza della società di capitali Consorzio "Mari di Taranto", ha presentato la candidatura, e interesse, per un progetto promosso circa trent'anni addietro dal Comune di Taranto, ripreso ultimamente nel piano strategico della Provincia di Taranto nell'ambito del Cis. L'intervento comporterebbe un sistema integrato di waterfront del Lungomare di Taranto, dalla Rotonda all'inizio del viale Virgilio, con una serie di importanti opere a mare e infrastrutture. L'opera stravolgerebbe l'affaccio a mare di questa area della città e, dando lavoro ad almeno trecento persone e contribuendo significativamente alla rivalutazione sociale e urbanistica del Borgo.

Gaia Melpignano, direttrice del Molo Sant'Eligio, si è detta orgogliosa di poter contribuire al cambiamento dell'economia tarantina mediante un nuovo

modello alternativo alla monocultura industriale del passato.

Sergio Prete, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, ha avuto parole di elogio per i progetti presentati nel convegno che, pur riguardando la nautica da diporto, vanno nella direzione della diversificazione dei traffici del porto di Taranto, un processo

particolarmente importante in un periodo in cui i comparti "storici" dei nostri traffici, l'industriale e il transhipment, continuano a mostrare segnali poco confortanti, mentre risulta positivo il trend di altri segmenti di traffico, come quello crocieristico, che vanno nella direzione di un porto polifunzionale.

Alfredo Malcarne, presidente nazionale Assonautica Italiana, ha sottolineato l'importanza del ruolo di Assonautica quale braccio operativo dell'economia del mare per il sistema camerale: con una flotta di più di

culturale, il diporto, la moda.

500.000 imbarcazioni in Italia, la nautica può generare sviluppo per il Pil italiano, creando occupazione e valore economico. Matteo Dusconi, project manager di Assonautica Italiana, ha basato l'intervento su "Quality Marine" il progetto Assonautica dedicato alla qualificazione e certificazione di porti turistici ed approdi: in Puglia ne sono stati certificati sei, in particolare a Taranto il cantiere Mirabelli e il Molo Sant'Eligio.

Giovanni Azzaro, Vicepresidente della Provincia di Taranto, ha tracciato un breve excursus del Piano Strategico per Taranto, un modello per uno sviluppo economico alternativo a quello policiclico industriale.

Le conclusioni sono state affidate a Carlo Capria, della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica, che, tra l'altro, ha sottolineato come, pur in un momento di crisi congiunturale, ci sono settori che mostrano invece un trend positivo, come l'agroalimentare, il turismo, soprattutto quello legato al mare e quello

Taranto città di mare e sul mare Si rilancia il Molo Sant'Eligio

● La nautica da diporto e il turismo del mare rappresentano due delle maggiori opportunità per il rilancio economico di Taranto, due asset della cosiddetta "green economy" che, se venissero finalmente sfruttate appieno le loro enormi potenzialità economiche e occupazionali, porterebbero alla valorizzazione della vocazione imprenditoriale naturale di città di mare e sul mare.

Rappresenterebbero, inoltre, ponendo le basi di una alternativa al sistema pro-ciclico industriale, una visione di sostenibilità socio-economica in grado di contribuire alla ripresa dell'economia tarantina, con la job-mission come punto di riferimento di un possibile sistema di filiera territoriale e, infine, con la sostenibilità ambientale capace di rivitalizzare parti del territorio urbano.

In questa direzione va il progetto di "Potenziamento e riqualificazione funzionale del Molo Sant'Eligio", orientato a promuovere sul nostro territorio il settore della nautica da

mare, come il servizio di voli turistici e i collegamenti aerei con il basso Salento e la Grecia operati con idrovolanti.

Parimenti potranno essere ospitate al Molo Sant'Eligio tutte le attività sportive e professionali legate al mare, come

le scuole di vela o quelle per il conseguimento delle patenti nautiche, nonché la struttura rappresenterà la location ideale per manifestazioni legate alla cultura del mare e all'arte marinairesca.

Dopo oltre tre anni in cui è stato completato l'iter amministrativo e autorizzativo, ora il progetto di "Potenziamento e riqualificazione funzionale del Molo Sant'Eligio" entra nella fase realizzativa che, con l'inizio dei lavori già nell'immediato futuro, prevede in tempi brevi il completamento delle opere a mare, in modo da renderle disponibili per l'utenza già nella prossima stagione estiva: esse comprendono l'ampliamento dei pontili galleggianti, con 360 metri di frangionda e oltre due chilometri di pontili, per complessivi 410 "posti barca".

L'Ati Gap Marine presenterà il suo progetto nel convegno "Molo Sant'Eligio Taranto: quando la Nautica diventa Futuro" che si terrà, presso il Castello Aragonese di Taranto, alle ore 10 di oggi.

I lavori del convegno "Molo Sant'Eligio Taranto: quando la Nautica diventa Futuro" saranno aperti dai saluti di Ippazio Stefano, Sindaco di Taranto, dell'ammiraglio di Squadra Eduardo Serra, Comandante Comando Marittimo Sud, e di Gaia Melpignano, direttrice Molo Sant'Eligio.

In seguito, moderati da Francesco Giorgino, giornalista Rai, interverranno sul tema Sergio Preti, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Claudio Duran-

te, Comandante Capitaneria di Porto di Taranto, Vera Corbelli, Commissario Straordinario per le Bonifiche, Walter Baldacconi, Direttore responsabile Studio100TV, Giuseppe Danese, Presidente Distretto Regionale della Nautica - Puglia, Giovanni Azzaro, Vicepresidente della Provincia di Taranto, e Antonio Melpignano, Presidente Molo Sant'Eligio. Le conclusioni saranno affidate a Carlo Capria, Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica.

diporto e del turismo dal mare, nonché tutte le varie attività di filiera ad esso collegate; propo-nente del progetto è l'Ati Gap Marine cui partecipano Gap Energy Italia 1 srl e, con quote, la Jonian Dolphin Conservation e la scuola Onda Buena.

L'obiettivo primario del progetto è quello di creare, mediante il potenziamento dell'infrastrutture attuali del Molo Sant'Eligio, una struttura ricettiva accogliente, efficiente e attrattiva, in grado di ospitare, al meglio, dalla piccola imbarca-

zione da diporto al megayacht.

Il Molo Sant'Eligio rappresenterà così, anche in relazione alla sua vicinanza con il punto di ormeggio delle navi da crociera nel Porto mercantile, la base ideale per tutte le attività connesse al turismo sul

Porto di Gioia Un decreto legge per l' Agenzia

"Missione" ieri a Taranto per il viceministro dello Sviluppo economico

Alfonso Naso REGGIO CALABRIA Un decreto legge per salvare i lavoratori dei porti di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari addetti alla movimentazione dei container e che nel nuovo anno sarebbero dovuti passare all' Agenzia per il lavoro portuale. Lo ha annunciato ieri il vice ministro del ministero dello Sviluppo Economico, Teresa Bellanova, che, ha incontrato a Taranto una delegazione di lavoratori della società Taranto container terminal, da mesi in liquidazione.

La Bellanova lancia messaggi di speranza per i 400 lavoratori di Gioia Tauro che il terminalista Medcenter Container Terminal vorrebbe collocare in questa Agenzia per il lavoro portuale: «Noi stiamo lavorando, abbiamo già definito il decreto, che lasceremo nelle mani del futuro governo perché riteniamo che la questione vada risolta così come ci eravamo impegnati a fare con tutte le parti sociali. Bisogna costituire l' Agenzia e dare garanzie di reddito e di occupazione ai lavoratori» ha detto la Bellanova che poi ha aggiunto: «Il decreto è l' unica soluzione perché entra in vigore subito dopo la firma e qui c' è l' urgenza di assicurare un sostegno di reddito ai lavoratori, ma anche di formare le competenze e le professionalità che servono al rilancio dei tre porti».

Si ricorda che il Governo nella legge di Bilancio alla Camera aveva proposto un emendamento per l' istituzione che però è stato respinto e dichiarato inammissibile dalla commissione Bilancio della Camera. In seguito è sfumata anche la possibilità di ripresentarlo al Senato a causa del voto di fiducia posto sulla legge successivo all' esito del Referendum e la contestuale crisi di governo.

Il vice ministro ha ricordato che: «Il presidente Boccia ha respinto l' emendamento che il Governo ha presentato alla legge di Bilancio dicendo che l' Agenzia non era materia per la legge; noi invece confermiamo che l' inserimento dell' Agenzia portuale nella legge di Bilancio era giusto ed appropriato e che l' avremmo riproposto al Senato se non fosse poi accaduto quello che è accaduto».

A dire il vero, oltre al decreto legge c' è anche la possibilità di riproporre l' Agenzia nel così detto decreto "Mille proroghe" ma in questo caso i tempi saranno più lunghi. La Bellanova ricorda che: «Manteniamo l' impegno verso i lavoratori portuali e consegniamo al nuovo Governo il testo del decreto».

-segue

Si ricorda che l'Agenzia prevede la riqualificazione e rioccupazione del personale nell'arco di 36 mesi a carico delle singole **Autorità portuali** interessate, oltre alla corresponsione ai lavoratori di un'indennità per le giornate di mancato avvio al lavoro; una spesa stimata di 18,144 milioni di euro nel 2017, 14,112 milioni nel 2018 e di 8,064 nel 2019.

In attesa degli sviluppi di questa vicenda si registra un silenzio assordante in Calabria. L'**Autorità portuale** completamente assente (a proposito, ma il commissario ce l'ha fatto?), Medcenter aspetta le mosse da fare e lavora sottotraccia, e i sindacati che sperano in provvedimenti immediati del prossimo governo. C'è in generale un clima di ottimismo, dopo l'ultima figuraccia in ordine di tempo sul porto. La politica regionale lo sa e sta alla finestra a vedere cosa succede mentre il 15 è in agenda una riunione tra sindacati confederali e azienda terminalista per definire gli esuberi. Ma con questa incertezza è in dubbio che ci sarà il vertice.4.

ALFONSO NASO

Destino dei Molini Ruolo dell' Authority

«Partnership col Comune finalizzata a realizzare una stazione marittima»

I Molini Lo Presti possono essere salvati non solo col dissesto, ma anche con la collaborazione dell' **Autorità portuale**. Che prima di chiudere la propria gestione col territorio messinese e della provincia, potrebbe utilizzare il cospicuo "tesoretto" costituito dall' avanzo di amministrazione acquisendo un ruolo importante nell' opificio di via dei Mille. Ad evidenziarlo è l' associazione "Nuova Milazzo" che concorda sul fatto che l' Authority non possa acquistare direttamente l' immobile, ma propone la creazione di una partnership finalizzata magari alla realizzazione di una stazione marittima che veda i due enti pubblici uniti nell' interesse comune. E in tale ottica si propone all' Amministrazione e al consiglio comunale di dare un deciso impulso alla questione, dopo anni di inerzia amministrativa, «anche obbligata per il fatto che il bene era sotto pignoramento. Adesso che c' è questa sospensione del giudice, si potrebbe tentare di costruire un percorso diverso. Caso contrario l' unica alternativa finirà con l' essere la vendita magari da parte della commissione di liquidazione non appena questa, tra qualche mese metterà piede a Palazzo dell' Aquila per pagare i debiti del default».

« Riteniamo - prosegue l' associazione - che la soluzione debba essere imposta all' **Autorità portuale** di Messina che non può investire solo per la Fiera di Messina, ma si occupi di un porto che registra oltre 800 mila transiti l' anno e che deve avere una Stazione marittima degna di tal nome».

Nei mesi scorsi anche l' ex sindaco Nino Nastasi chiese al presidente De Simone l' acquisizione da parte dell' **Autorità portuale** dei Molini Lo Presti per farne la "porta del mare", «evitando un danno alla città con la perdita di un bene prezioso soggetto a pignoramenti e servirebbe a dare anche un segnale forte alla stessa».

Il prezzo di 3 milioni e 800 mila euro è sicuramente da "saldo", ma sino ad ora l' immobile è rimasto invenduto in quanto gli imprenditori che inizialmente sembravano interessati sono frenati dal fatto che si tratta di un bene a destinazione industriale e sul quale gravano diversi vincoli.3(r.m.

)

Rada S. Francesco, ultima concessione triennale

I cantieri a Tremestieri apriranno nella primavera-estate 2017, poi serviranno 18 mesi per i lavori. De Simone: «L' Authority deve fare una scelta seria e realistica, rispondo alle critiche e informo la Prefettura»

Gli uffici dell' **Autorità portuale** sono già al lavoro per preparare il bando di una nuova concessione della rada San Francesco, a quanto pare l' ultima nella storia di Messina. Il bando, infatti, dovrà essere pubblicato entro marzo quando scadrà la concessione triennale attualmente in vigore in capo alla società Caronte & Tourist, aggiudicata nel 2013 dall' Authority ma siglata in concreto nel marzo dell' anno 2014. Il dado è tratto, com' era prevedibile - visto che il nuovo porto di Tremestieri, l' opera emergenziale aggiudicata nel 2013 - è rimasto clamorosamente sulla carta. E che oggi, nonostante tutti i problemi siano stati risolti, non v' è speranza che i cantieri possano essere aperti prima della prossima primavera. E che i lavori dureranno un minimo di 18 mesi, come prevede quel contratto ancora da stipulare, e poi seguiranno i collaudi. Ma prima d' accennare ai passaggi da consumare per posare la prima pietra del porto, a suscitare grande interesse è il profilo dei tempi. Quanto durerà l' ultima concessione della Rada San Francesco? (dando per scontato che la costruzione del porto non finisca in una palude) Il commissario dell' Authority, Nino De Simone, rompe gli indugi anche perché s' accinge ad inviare al movimento Cambiamo Messina dal Basso, che sull' argomento lo ha incalzato e bacchettato, ed ovviamente al Comune, e per conoscenza alla Prefettura e alla Procura, una dettagliata risposta sui temi collegati al nuovo bando. «Quasi sicuramente, visti i tempi prevedibili per il completamento dell' iter burocratico e finanziario che è ancora in corso per il nuovo porto di Tremestieri, per la firma del contratto, per la redazione del progetto esecutivo, i successivi lavori (contrattualmente 18 mesi) e infine i collaudi, si tratterà di una concessione triennale. Un' ipotesi alternativa - osserva De Simone - potrebbe essere quella di una concessione un po' più breve, per 2 anni, ma con possibilità di proroga se il porto non fosse completato e attivato» In pole position, dunque, la prima ipotesi: «Personalmente credo che la scelta da fare, relativa ad un servizio di traghettamento d' interesse nazionale, vada assunta con la massima serietà. In ogni caso vorrei sottolineare, come bene hanno fatto il sindaco Accorinti e l' assessore Signorino in conferenza stampa, che insieme abbiamo fatto un lavoro straordinario per accelerare il più possibile l' iter del porto di Tremestieri, che si era bloccato con la

-segue

perdita dei fondi, la necessità di ricostituire il quadro economico, e infine il parere rivendicato dalla Commissione regionale lavori pubblici». Non finisce qui: appena l' Authority diventerà la stazione appaltante dell' opera faremo ogni sforzo per far andare i lavori nel modo più efficiente e celere possibile». In verità la trafila degli ultimi adempimenti mette ancora i brividi lungo la schiena. La sola redazione del parere favorevole già espresso dalla Commissione regionale, con relativa pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, richiede... 45 giorni. «Questo passaggio finirà ai primi di gennaio - spiega il segretario generale Di Sarcina - poi in un giorno, abbiamo tutto pronto, valideremo il progetto». Ma comincerà un nuovo tormentone. «Per poter firmare il contratto, dovranno essere adottati gli ultimi due decreti di finanziamento. Quello dello Stato per i 6,5 milioni del Provveditorato opere pubbliche e quello della Regione per i 16 milioni del co-finanziamento. Ottenuti i due decreti, firmeremo il contratto con Coedmar e partiranno i 75 giorni per la redazione del progetto esecutivo». Insomma, considerando i tempi, l' apertura dei cantieri in primavera (non d' estate) meriterebbe una firma, perché sia realtà.

«Sbagliato dare duplice incarico a Martello»

Il Coisp, con nota del segretario provinciale Alessandro Beretta, ha voluto ricordare «all'Amministrazione comunale l'importanza del sistema di video sorveglianza in una città come Catania che, come è noto, è teatro di molti reati predatori e contro la persona nonostante l'incessante impegno delle forze dell'ordine e l'incremento delle pattuglie sul territorio».

«È stato anche grazie alla visione delle immagini catturate dalle telecamere presenti e visibili lungo le vie cittadine - viene scritto - che sono stati accertati numerosi reati e individuati molti delinquenti. Quindi, a tutela della sicurezza dei cittadini e degli stessi poliziotti, il Coisp chiede al sindaco Bianco e al prefetto Federico» di garantire un'adeguata copertura in tutto il perimetro cittadino.

«Ulteriore critica sindacale - prosegue il Coisp - riguarda il fronte della sicurezza, della tutela delle zone marittime e dell'area portuale e di riflesso del poliziotti in servizio presso l'Ufficio Polizia di Frontiera Porto di Catania e della Squadra Nautica. A tal proposito, il Coisp annuncia il proprio dissenso in ordine al duplice egravoso incarico affidato dalle istituzioni a Nunzio Martello - persona altamente qualificata - che da circa 8 mesi riveste il duplice ruolo di comandante della Direzione Marittima e vertice dell'autorità portuale».

«Indipendentemente dalle qualificate capacità professionali e dalle specifiche e pregiate conoscenze di settore che possiede Martello - continua la nota - non appare opportuno affidare per un così lungo tempo una tale delicata e ampia competenza. Il serio rischio è di gravare eccessivamente su una sola persona e quindi di non raggiungere in modo idoneo i risultati sperati». A tal proposito, il Coisp «vorrebbe altresì conoscere se e quanti costi sostiene lo Stato per il pagamento del duplice incarico».

Porti: Grimaldi, già 340 aziende dell'autotrasporto con Alis

(ANSA) - CATANIA, 10 DIC - Il ruolo strategico della Sicilia nei trasporti e nella logistica intermodale: il mare come volano del Mezzogiorno. Ne hanno discusso a bordo della nave 'Cartour Gamma', al Porto di Catania, i vertici di Alis, la nuova associazione logistica dell'intermodalità sostenibile. A poco più di un mese dalla fondazione, l'associazione rappresenta già 340 aziende italiane attive nel settore dell'autotrasporto, per un totale di oltre 100 mila posti di lavoro, un parco veicoli di oltre 60 mila mezzi e più di 2 mila collegamenti marittimi alla settimana. Al centro del dibattito i collegamenti con il Mediterraneo, il riscatto del Mezzogiorno, la riduzione delle emissioni e l'internazionalizzazione del sistema trasporti.

Ai lavori hanno partecipato Nunzio Martello, commissario straordinario dell'Autorità Portuale Sicilia, Enrico Finocchi, direttore generale per il Trasporto Stradale per l'Intermodalità del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e il I sottosegretario Simona Vicari. "L'Alis nasce - ha detto il presidente Guido Grimaldi - con la volontà di imprenditori nel settore del trasporto marittimo, rotabile e ferroviario di creare un'entità che possa mettere a regime il mondo dell'autotrasporto per creare sinergie e per portare un valore aggiunto alle aziende. Stiamo lavorando nel Mezzogiorno per rilanciare il sistema trasporto dalle isole verso il Continente e verso l'Europa in maniera maggiormente ecosostenibile e più efficiente". Presentata anche la nuova società Alis Service: "Nasce come una costola dell'associazione - ha spiegato il direttore generale, Marcello Di Caterina - e garantirà una serie di servizi agli associati. Servizi di 'scontistica' per i passaggi ai trafori e agli imbarchi sulle navi, per i carburanti e le assicurazioni. Sarà in grado di garantire maggiori servizi a costi competitivi e per garantire un sistema di squadra e un percorso di successo". (ANSA).

Autotrasporto, 340 aziende hanno già aderito al progetto Alis

CATANIA. Il ruolo strategico della Sicilia nei trasporti e nella logistica intermodale, il mare come volano del Mezzogiorno. Ne hanno discusso a bordo della nave "Cartour Gamma", nel porto di Catania, i vertici di Alis, la nuova associazione logistica dell'intermodalità sostenibile. A poco più di un mese dalla fondazione, l'associazione rappresenta già 340 aziende italiane attive nel settore dell'autotrasporto, per un totale di oltre 100 mila posti di lavoro, un parco veicoli di oltre 60 mila mezzi e più di 2 mila collegamenti marittimi alla settimana. Al centro del dibattito i collegamenti con il Mediterraneo, il riscatto del Mezzogiorno, la riduzione delle emissioni e l'internazionalizzazione del sistema trasporti.

«L'Alis nasce - ha detto il presidente Guido Grimaldi con la volontà di imprenditori nel settore del trasporto marittimo, rotabile e ferroviario di creare un'entità che possa mettere a regime il mondo dell'autotrasporto per creare sinergie e per portare un valore aggiunto alle aziende. Stiamo lavorando nel Mezzogiorno per rilanciare il sistema trasporto dalle isole verso il Continente e verso l'Europa in maniera maggiormente ecosostenibile e più efficiente».

Trasporti: nata Alis, associazione di 340 aziende

OOO Il ruolo strategico della Sicilia nei trasporti e nella logistica intermodale: il mare come volano del Mezzogiorno.

Ne hanno discusso sulla nave «Cartour Gamma», a Catania, i vertici di Alis, la nuova associazione dell'intermodalità sostenibile, che a poco più di un mese dalla fondazione rappresenta già 340 aziende italiane attive nel settore dell'autotrasporto. «L'Alis nasce - ha detto il presidente Guido Grimaldi - con la volontà di imprenditori nel settore del trasporto marittimo, rotabile e ferroviario di creare un'entità che possa mettere a regime il mondo dell'autotrasporto per creare sinergie»

A Catania i vertici di Alis, la nuova associazione **logistica** dell' intermodalità, delinea le strategie

Trasporti in Sicilia, sbarca un "colosso"

*Alleanza tra 340 aziende che garantiscono più di duemila collegamenti **marittimi** alla settimana*

Il ruolo strategico della Sicilia nei **trasporti** e nella **logistica** intermodale: il mare come volano del Mezzogiorno. Ne hanno discusso a bordo della nave "Car tour Gamma", al porto di Catania, i vertici di Alis, la nuova associazione **logistica** dell' intermodalità sostenibile.

A poco più di un mese dalla fondazione, l' associazione rappresenta già 340 aziende italiane attive nel settore dell' autotrasporto, per un totale di oltre 100 mila posti di lavoro, un parco veicoli di oltre 60 mila mezzi e più di 2 mila collegamenti **marittimi** alla settimana.

Al centro del dibattito i collegamenti con il Mediterraneo, il riscatto del Mezzogiorno, la riduzione delle emissioni e l' internazionalizzazione del sistema **trasporti**.

«L' Alis nasce - ha detto il presidente Guido Grimaldi - con la volontà di imprenditori nel settore del **trasporto marittimo**, rotabile e ferroviario di creare un' entità che possa mettere a regime il mondo dell' autotrasporto per creare sinergie e per portare un valore aggiunto alle aziende. Stiamo lavorando nel Mezzogiorno per rilanciare il sistema **trasporto** dalle isole verso il Continente e verso l' Europa in maniera più eco -sostenibile e più efficiente».

All' incontro di Catania hanno partecipato i rappresentanti di numerose aziende italiane. A bordo della nave Car tour Gamma, dopo il saluto iniziale di Francesca Raciti, presidente del Consiglio Comunale di Catania, e Marcello Di Caterina, ha avuto inizio il panel di interventi con la partecipazione, tra gli altri, di Nunzio Martello, commissario straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia, di Enrico Finocchi, direttore generale per il Trasporto Stradale per l' Intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e del sottosegretario Simona Vicari. Nell' occasione, la nuova società di servizi Alis Service ha presentato le offerte a disposizione di tutti gli associati. «Alis Service - ha detto il direttore generale, Marcello Di Caterina - nasce come una costola dell' associazione che garantirà una serie di servizi agli associati. Servizi di scontistica per i passaggi ai trafori e agli imbarchi sulle navi, per i carburanti e le assicurazioni. Abbiamo creato questa società che sarà in grado di garantire maggiori servizi a costi competitivi».3.

CATANIA AL CENTRO DEL DIBATTITO SULLO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO E DI TUTTA L'AREA EUROMEDITERRANEA

La città etnea è il palcoscenico della tavola rotonda "Il Mare per lo Sviluppo del Mezzogiorno", la prima iniziativa promossa da A.L.I.S. – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile

Catania, 10 dicembre 2016 – La città etnea è al centro del dibattito sul ruolo dei trasporti e della logistica nello sviluppo del Mezzogiorno d'Italia e di tutta l'Area Euromediterranea. Questa mattina la nave Cartour Gamma – ancorata nel porto di Catania – ha infatti ospitato la tavola rotonda "IL MARE PER LO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO. Continuità territoriale ed Intermodalità nell'area Euromediterranea", promossa da A.L.I.S.: la nuova Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, che a poco più di un mese dalla fondazione rappresenta già oltre 300 aziende italiane attive nel settore dell'autotrasporto.

"Nel rappresentare le esigenze dell'intero settore dei trasporti e della logistica, abbiamo scelto di partire dal Mezzogiorno d'Italia e in particolare dalla Sicilia, che ha accolto con entusiasmo la fondazione di una nuova associazione di categoria – ha dichiarato Guido Grimaldi, Presidente di A.L.I.S. – I temi che abbiamo toccato oggi nel corso della tavola rotonda sono le grandi sfide per il futuro di quest'isola, del Mezzogiorno d'Italia e di tutta l'Area Euromediterranea: la garanzia d'efficienza nella circolazione di merci e persone, il riscatto del Mezzogiorno, la riduzione di emissioni di CO2 e l'internazionalizzazione del settore trasporti. Sono le stesse urgenze che A.L.I.S. ha fatto proprie, definendole come obiettivi macroeconomici a medio e lungo termine". Guido Grimaldi ha sottolineato inoltre la necessità di assicurare al trasporto merci continuità territoriale, competitività ed efficienza in ogni periodo dell'anno, con particolare riguardo alla stagione estiva da sempre caratterizzata da un notevole incremento dei flussi da e per le isole. A bordo della nave "Cartour Gamma", dopo il saluto iniziale di Francesca Raciti – Presidente del Consiglio Comunale di Catania – in rappresentanza del Sindaco Enzo Bianco Bianco e Marcello Di Caterina (Direttore Generale di A.L.I.S.), ha avuto inizio il panel di interventi con la partecipazione di Guido Grimaldi (Presidente di A.L.I.S.), Nunzio Martello (Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia), Giovanni Pistorio (Assessore alle Infrastrutture e alla Mobilità della Regione Sicilia) e Enrico Finocchi (Direttore Generale per il Trasporto Stradale per l'Intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). Ha chiuso gli interventi la sen. Simona Vicari, Sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. All'incontro di Catania hanno assistito i rappresentanti di numerose aziende italiane, che hanno così manifestato apertamente l'esigenza di un nuovo interlocutore per tutto il settore della logistica e dei trasporti. Nell'occasione, la nuova società di servizi A.L.I.S. Service ha presentato le numerose offerte competitive a disposizione di tutti gli associati.

Chi siamo

A.L.I.S. – Associazione Logistica dell'Intermodalità sostenibile è nata a Roma il 17 ottobre 2016, ad opera di 40 aziende italiane, tutte realtà di rilievo nel settore dei trasporti e della logistica: tra queste si annoverano compagnie di navigazione, società di autotrasporto e società di intermediazione.

Alla Presidenza dell'Associazione è stato eletto Guido Grimaldi (Corporate Short Sea Shipping Commercial Director del Gruppo Grimaldi), mentre Marcello Di Caterina ne è il Direttore Generale.

L'Associazione ha sede a Roma, al numero 157 di Via Rasella.

Attualmente A.L.I.S., a poco più di un mese dalla sua fondazione, è costituita da oltre 300 aziende associate, per un totale di oltre 100.000 posti di lavoro, un parco veicoli di oltre 60.000 mezzi e più di 2.000 collegamenti marittimi alla settimana.

Il successo dell'Associazione è ricollegabile in prima istanza a una diffusa esigenza di rappresentatività di tutto il settore trasporti. A.L.I.S. si differenzia infatti dalle altre associazioni di categoria in quanto si pone come presenza concreta e come interlocutore privilegiato del Governo Italiano, presso cui intende far valere non le istanze generiche dell'associazionismo bensì quelle reali degli imprenditori.

Gli Obiettivi

Sono quattro gli obiettivi macroeconomici che A.L.I.S. si pone sin dalla sua fondazione e che intende portare all'attenzione dei tavoli governativi.

Internazionalizzazione del settore trasporti

E' fondamentale migliorare la competitività dell'Italia sia su nuovi mercati sia nei confronti di concorrenti internazionali. In tal senso, le aziende operanti nell'autotrasporto, nel trasporto ferroviario e nel trasporto marittimo, nonché tutti gli operatori del sistema intermodale reclamano da tempo la possibilità di lavorare di più a livello internazionale, grazie al potenziamento dei corridoi intermodali europei che interessano l'Italia.

Continuità territoriale con le grandi isole

Garantire una vera continuità territoriale con la Sicilia e la Sardegna, senza contributi statali e grazie a flotte moderne e d'avanguardia, è una priorità per tutto il settore trasporti e per l'intero paese. Ad oggi gli associati A.L.I.S. garantiscono 2.000 collegamenti marittimi settimanali per le grandi isole, per un totale di 500.000 collegamenti su base annua.

Riscatto del Mezzogiorno

La riduzione del gap esistente tra il Nord e il Sud del paese in termini logistici, economici e infrastrutturali, è una priorità assoluta per A.L.I.S. Il riscatto del Mezzogiorno favorirà infatti non solo le aziende del Sud Italia ma anche quelle del Nord, che – grazie allo sviluppo infrastrutturale e all'efficienza della logistica intermodale e sostenibile – potranno realmente ampliare i loro mercati di riferimento.

Sostenibilità ambientale

La riduzione dell'impatto ambientale provocato dal trasporto delle merci via terra, con il controllo delle emissioni di CO2 e di polveri sottili inquinanti, è una precisa direttiva dell'Unione Europea. Sulla base di questa istanza, A.L.I.S. è nata per rappresentare e promuovere l'intermodalità: la combinazione di diverse modalità di trasporto merci, dall'autotrasporto ai collegamenti ferroviari e marittimi, consente infatti un abbattimento delle emissioni di CO2 stimato tra il 40% e il 60% rispetto al trasporto effettuato esclusivamente su strada. Le aziende del settore che hanno scelto di associarsi ad A.L.I.S. dimostrano da tempo una spiccata sensibilità nei confronti delle tematiche ambientali e molte di loro hanno già ottenuto le classificazioni dall'Ente di Certificazione Internazionale R.I.N.A. per l'utilizzo di mezzi di trasporto progettati e realizzati per ridurre al minimo l'impatto ambientale.

Il Management

Guido Grimaldi – Presidente A.L.I.S.

Nato a Londra nel 1983, dopo la laurea cum laude presso l'Università Federico II di Napoli ottiene l'MBA Master Automotive Logistics dell'ECG Academy. Nel 2005 inizia il suo percorso professionale all'interno del Gruppo Grimaldi, l'azienda di famiglia fondata nel 1947 che oggi è il primo player al mondo per il trasporto marittimo di auto e carico rotabile. Dal 2008 al 2012 ha ricoperto il ruolo di Commercial Manager di Grimaldi Short Sea Lines: sotto la sua supervisione, il network di Autostrade del Mare operato dal Gruppo ha registrato una notevole espansione, con il lancio di nuove linee in tutto il Mar Mediterraneo e in particolare nel Mar Adriatico. Attualmente è Corporate Short Sea Commercial Director ed è quindi a capo dell'intero network di collegamenti marittimi operati dal Gruppo Grimaldi nel Mar Mediterraneo e nel Mar Baltico. Ha fatto inoltre parte del Consiglio di Amministrazione di Grimaldi Tunisia, Grimaldi Marocco e Grimaldi Logistica Genova ed è Presidente del Consiglio di Amministrazione di Grimaldi Sardegna. Nell'ambito di Confitarma – la Confederazione Italiana Armatori – è membro della Commissione Autostrade del Mare.

Marcello Di Caterina – Direttore Generale A.L.I.S.

Nato a Napoli nel 1968, si è laureato in Scienze Politiche e dei Rapporti Internazionali. Imprenditore con una forte passione per la politica, dall'aprile 2008 al marzo 2013 è stato eletto parlamentare alla Camera dei Deputati prendendo parte alla XIII Commissione Agricoltura. Per circa due anni, da aprile 2013 a marzo 2015, ha guidato la Segreteria Particolare di Maurizio Lupi, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nel governo di Enrico Letta.

La svolta verde del porto di Barcellona / REPORTAGE

Barcellona - Promuovendo l'uso del gas liquido naturale come combustibile alternativo per le navi e camion che trasportano merci, si prevede di ridurre dell'80% le emissioni di gas nocivi.

Barcellona - Il porto di Barcellona ha presentato un progetto di miglioramento della qualità dell'aria, **con lo scopo di ridurre le emissioni contaminanti dell'attività portuale.**

Promuovendo l'uso del gas liquido naturale come combustibile alternativo per le navi e camion che trasportano merci, **si prevede di ridurre dell'80% le emissioni di gas nocivi.** Secondo i dati ricavati dalla società di pianificazione pubblica Barcelona Regional, **l'attività portuale è la responsabile del 7,6% della concentrazione media annua di ossido di zolfo nella capitale catalana e del 1,5% delle emissioni annue di particelle sospese della città.**

Il presidente del porto, Sixte Cambra, spiega che «**negli ultimi due decenni siamo stati i pionieri in tema ambientale e manteniamo una ferrea volontà a continuare su questa strada.** Siamo coscienti che la nostra responsabilità come azienda pubblica è guidare il cambiamento verso dei modelli sostenibili».

Traffico merci, in Spagna crescono di più i container

Tra gennaio e ottobre del 2016 il traffico delle merci movimentato dai porti spagnoli è cresciuto del 1% rispetto allo stesso periodo del 2015. Ma scomponendo il dato, scopriamo che i soli container sono aumentati quasi del 6%. Vediamo nel dettaglio.

Complessivamente nel segmento delle merci varie il traffico è stato di 196,3 milioni di tonnellate di carichi (+4,9%), di cui 140,1 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+5,8%) totalizzate con una movimentazione 12.572.232 teu (+5,9%) e 56,3 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+2,8%). In calo i volumi di rinfuse, con i carichi liquidi scesi dell'1,3% e quelli solidi diminuiti del 3,8%.

Nella classifica 2015 dei porti europei relativa alla movimentazione di container, [pubblicata da Porteconomics.eu](#), gli scali iberici di Valencia e Algeciras (nella foto) figurano rispettivamente al quinto e sesto posto, mentre Barcellona è in quattordicesima posizione.

Le agevolazioni per investire: workshop con Invitalia



Camera di Commercio: la facciata

LIVORNO

Mercoledì 14 alle 11.30 l'appuntamento è alla Camera di Commercio: è in agenda il workshop organizzato da Invitalia per illustrare alle imprese le opportunità e le agevolazioni sulle quali possono contare grazie al "Progetto di riconversione e riqualificazione industriale" del polo produttivo di Livorno Collesalveti Rosignano. A darne l'annuncio è il Co-

mune segnalando che «l'incontro è aperto a tutti e sarà diviso in due fasi di cui la prima in seduta pubblica e la seconda in modalità one-to-one, con singoli incontri nei quali le imprese avranno la possibilità di confrontarsi direttamente con esperti di Invitalia e della Regione Toscana».

Per le imprese interessate a partecipare alle sezioni di approfondimento è necessaria l'iscrizione, che andrà forma-

lizzata entro le ore 18 di lunedì 12 dicembre inviando la richiesta a rilanciolivorno@invitalia.it e specificando: nome del proponente, denominazione dell'impresa che intende realizzare il progetto, descrizione sintetica del progetto (attività economica), dimensione dell'investimento (importo indicativo), numero occupati. Comune in cui ricade il progetto incentivo a cui si è interessati (nazionale - regionale).