



Primo Piano

- **Nomine Presidenti**

(La Gazzetta Marittima, Il Messaggero Marittimo, Il Piccolo)

Dai Porti:

Trieste:

"...Un progetto per crociere meno inquinanti..." (Il Piccolo)

Genova:

"...Genova, il pressing dei camalli su Signorini..." (Il Secolo XIX)

"...Pochi giorni e finirà lo smantellamento a Genova..." (Il Tirreno)

"...Un nuovo centro da 300 posti..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Sponda Est, è il momento della verità..."

(La Nazione, Il Messaggero Marittimo, Il Secolo XIX, Il Sole24Ore, Il Tirreno, Corriere Fiorentino)

"...Porto, retro porto, sistema: forza e limiti..." (La Gazzetta Marittima)

"...Radiografia del movimento navi a Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

Ancona:

"...La fontana nel porto di Ancona..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Compagnie contro il piano di Spirito..." (La Repubblica)

Taranto:

"...Agenzia per i portuali, c'è il via libera..." (Quotidiano di Puglia)

Ultim'ora nomine:

Pasqualino Marajà a Palermo?

ROMA - L'Epifania s'è portata via non solo tutte le feste, ma anche la tregua "guerreggiata" sulla riforma portuale. E non Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

Ultim'ora nomine

c'è voluto molto perché il pissi-bao-bao diventasse fragore. Intanto la prima bomba: Luigi Merlo, già presidente del porto di Genova e uomo-ombra del governo Renzi per la portualità, si è dimesso con effetto immediato da consigliere del ministro Delrio. Dicono che non abbia apprezzato il peso delle scelte politiche nelle varie presidenze portuali. Se così, onore alla coerenza.

Le prime avvisaglie di guerra in porto arrivano poi da Civitavecchia. Al neo-presidente dell'Adsp Francesco Maria Di Majo è stata già buttata tra i piedi la mina della segreteria generale, che gli sarebbe stata imposta dal ministro nella persona della piombinese Roberta Macii. Della Macii sa davvero molto Luciano Guerrieri, che è stato (tra l'altro) suo presidente nell'Authority di Piombino. Pare che a Civitavecchia l'abbiano già data per promossa prima ancora che il comitato di gestione sia insediato. Scandaloso? Solo per gli ingenui, visto come procedono le nomine in generale.

A proposito di nomine, gira voce che Pasqualino Monti, attuale presidente di Assaporti ex di Civitavecchia, sia designato alla presidenza dell'Adsp di Palermo. Altra designazione secondo il gossip è quella di Andrea Annunziata per l'Adsp di Catania. L'ufficializzazione dovrebbe essere questione di giorni, se non di ore.

Per Livorno/Piombino sembra ormai scontata, con la presidenza di Stefano Corsini - che ha avuto anche l'assenso del governatore della Toscana Rossi - anche la intronazione del segretario generale. Sono cresciute le azioni di Luciano Guerrieri, ma c'è un'incognita: qualcuno al ministero sussurra che potrebbe andare alla presidenza dell'Adsp di Cagliari. Si accettano scommesse.

Authority **porti sardi** **in «pole»** **Bagalà**

CAGLIARI - Giorno della verità sempre più vicino per i porti sardi: imminente la scelta da parte del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, del presidente della nuova Autorità di Sistema che prenderà il posto delle Autorità portuali.

Per la Sardegna in pole position al momento sembra esserci Domenico Bagalà, calabrese, ma con esperienze a Cagliari al timone della Contship. Ma tra i nomi entrati nella lista dei papabili ci sarebbero anche la docente universitaria Francesca Medda e l'assessore regionale dei Trasporti Massimo Deiana.

La scelta del nuovo numero uno degli scali marittimi dell'Isola consentirebbe di far partire il
(continua in ultima pagina)

Authority **porti sardi**

nuovo sistema di gestione dei porti nato dalla riforma Delrio.

L'Autorità istituita lo scorso 4 Agosto comprende gli scali di Cagliari, Olbia, Oristano, Porto Torres, Portofino-Portofino, Sant'Antioco, Santa Teresa di Gallura e Golfo Aranci. In tutta Italia è stata decretata, come noto, la creazione di 15 Autorità di Sistema portuale in sostituzione delle precedenti Autorità portuali. In Sardegna le due Autorità portuali di Cagliari e del nord Sardegna sono attualmente rette da commissari straordinari.

Nomina Rossi a Gioia Tauro stanno sorgendo perplessità

REGGIO CALABRIA - «Sorgono perplessità in ordine alla designazione dell'avv. Alberto Rossi quale presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Tirreno meridionale e dello stretto», annuncia dal ministero Delrio. Non ci troviamo di fronte ad un manager del settore bensì di un esperto giuridico certamente di buon livello e di grande esperienza, ma che probabilmente non ha il bagaglio tecnico per affrontare la gestione di una situazione complessa che versa anche in uno stato di crisi». Lo afferma in una nota il deputato del Pd Demetrio Battaglia. «In ogni caso - prosegue - quello che è necessario capire prima di procedere al»
(continua in ultima pagina)

Nomina Rossi

la nomina, è la strategia e il progetto che il ministero costruisce con questa scelta. Sarà necessario sul piano politico e istituzionale che il ministro dettagli e condivida le linee programmatiche sia con la Regione, sia con le commissioni parlamentari competenti e poi con l'opinione pubblica. Deve comunicare gli elementi che costituiscono il programma, capace di dare nuovo slancio e stabile sviluppo al comparto e in tale ambito spiegare perché l'avv. Rossi è l'uomo giusto per realizzarlo».

Alberto Rossi è nato a Genova nel 1963, dove si è laureato in Giurisprudenza nel 1987. Partner dello Studio legale associato "Nctm", si è specializzato in diritto dei trasporti marittimi e terrestri e della concorrenza. Gran parte della clientela assistita è attiva nel settore dei trasporti terrestri e marittimi, oltre che nel commercio internazionale di materie prime. In questo ultimo ambito ha, altresì, maturato ottime esperienze legate alla contrattualistica internazionale sia nell'ambito della consulenza sia in quello del contenzioso, anche arbitrale, in Italia ed all'estero. Ha spesso lavorato in ambito internazionale misurandosi con le diverse esigenze locali e acquisendo una buona esperienza sia nei contenziosi arbitrali o giudiziali, ovvero nell'ambito M&A.

Il Duci-pensiero sulla governance e l'opzione Tar

GENOVA - Tutto si può dire meno che Gian Enzo Duci, presidente di Federrugenti, non sappia parlar chiaro. Nei giorni scorsi, in
Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

Il Duci- pensiero

un'intervista pubblicata dall'Avvisatore Marittimo di Genova, si è chiesto - con immediata risposta - se questo sistema di governance dei porti avviato con la riforma Delrio riuscirà a mettere in moto il sistema portuale italiano e fargli fare il necessario salto di qualità. Ed entrando nel vivo del problema, ha aggiunto, testualmente: "Secondo me per la riforma manca ancora un pezzo - cioè serve una legge speciale che dia a un paio di porti e interporti gli strumenti per operare in un contesto internazionale molto aggressivo, in cui si stanno realizzando forme di concentrazione progressive, come nel settore dei containers, per cui le scelte di quattro o cinque operatori possono fare la fortuna o la sfortuna di un sistema marittimo/portuale/logistico".

Anche sulla cancellazione dei comitati portuali, sostituiti da ristrettissimi comitati di gestione solo pubblici, Duci ha i suoi timori. "Cancellati i comitati portuali - ha detto - il confronto con le categorie produttive e sindacati avverrà nei tavoli di partenariato; la mia speranza è che non diventino fonte di contenziosi continui con ricorsi alla giustizia amministrativa". Sottinteso: che la vera governance delle Authorities di sistema portuale non finisca sempre più delegata al Tar, sarebbe la paralisi dei porti e non solo.

Un progetto per crociere meno inquinanti

Elaborato da Area science park tende a razionalizzare l'afflusso dei passeggeri e dei rifornimenti

Il turismo crocieristico rappresenta un settore in crescita in Italia e a Trieste. Questo tipo di turismo sembra fornire impulso alle economie locali, creando investimenti e occupazione e aumentando la notorietà internazionale delle città di destinazione, ma crea anche problemi alla viabilità urbana e periurbana durante le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri e fornitura di servizi. La questione viene affrontata dal progetto "Locations" (Low carbon in cruise destination cities) con l'obiettivo di sostenere le amministrazioni pubbliche locali nella redazione di piani di mobilità

a bassa emissione di carbonio, che prevedano misure specifiche dedicate a ottimizzare il flusso di merci e persone conseguente al turismo da crociera.

Il progetto "Locations", finanziato dal Fondo europeo per lo sviluppo regionale, è promosso da Area Science Park e sviluppato in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale, con il sostegno del Comune di Trieste e della Regione. Vi partecipano diciannove partner di Italia, Croazia, Spagna, Portogallo e Albania, con il coinvolgimento di sette città portuali europee: Trieste, Ravenna, Lisbona, Malaga, Zara, Fiume e Durazzo.

Una metodologia sarà testata per rispondere alle specifiche problematiche legate alla mobilità nelle città coinvolte. L'idea è definire pacchetti modulari di interventi esportabili in diversi Paesi dell'area mediterranea che contribuiscano a decongestionare il traffico cittadino e a ridurre inquinamento e impatto ambientale. Sono previste anche campagne di sensibilizzazione che incoraggino azioni di responsabilità per migliorare la qualità della vita nelle città, con il coinvolgimento di cittadini e passeggeri.

«La sfida da cogliere è quella di progettare soluzioni di mobi-

lità per passeggeri e merci capaci di preservare le risorse naturali, paesaggistiche e culturali dei porti a destinazione crocieristica, in modo da conservarne il loro valore attrattivo nel tempo – spiega Fabio Tomasi di Area science Park - "Locations" contribuirà a definire piani per la gestione sostenibile del traffico generato dalle crociere da inserire all'interno dei Piani urbani della mobilità sostenibile (Pums) e dei Piani d'azione per l'energia sostenibile (Paes) delle città coinvolte. Area in questo punta a rafforzare il ruolo di referente tecnico per le pubbliche amministrazioni su temi strategici, come è quello della mobilità sostenibile».



Turisti e pullman all'imbarco di una crociera a Trieste

LA NUOVA **AUTHORITY** PORTUALE NEL MIRINO DELLA COMPAGNIA UNICA. SEGRETARIO: IL PD PUNTA SU SANGUINERI

Genova, il pressing dei camalli su Signorini

Benvenuti: «Il tempo passa, nulla si muove». E la Cgil: «Velocizzare l'unione con Savona»

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Per il momento il clima è di attesa e di fiducia, a tempo. Perché quello del lavoro temporaneo in banchina è uno dei dossier che Paolo Emilio Signorini dovrà approfondire il prima possibile e con i diretti interessati: i vertici della Compagnia Unica.

«Non vorrei che qualcuno si fosse dimenticato di noi», ironizza Antonio Benvenuti, console della Culmv. «Siamo in una situazione di stallo e questo non è un bene per il lavoro portuale. A Palazzo San Giorgio non c'è ancora un board operativo, andrebbero prese decisioni importanti ma il tempo passa senza che qualcosa si muova». Tra le scadenze imminenti che riguardano i camalli ci sono la chiusura del bilancio 2016, oltre che l'aggiornamento già programmato - e non ancora attuato - delle tariffe. Ma quello che forse più preoccupa il console è l'assenza di un programma per il riordino del modello organizzativo del lavoro temporaneo. «Una spinta che potrebbe arrivare proprio da Genova e Savona - sottolinea Benvenuti -

perché i due scali rappresentano il principale sistema portuale italiano». Il punto è semplice: bisogna aggiornare il servizio offerto dai camalli. L'idea di Benvenuti è quella che da Genova (e Savona) parta un progetto pilota «che poi possa essere preso come esempio in tutta Italia».

Authority, il nodo fusione

«Il processo di unificazione? Per ora è immobile». Enrico Ascheri, responsabile porti della segreteria della Filt Cgil, mette sul tavolo il grande nodo da sciogliere per far funzionare la macchina dei due porti. La riforma prevede la fusione, ma a che punto siamo? «Dopo l'incontro del 21 dicembre con il presidente Signorini, ci aspettavamo un percorso di armonizzazione delle due **Authority** con una nuova pianta organica», spiega Ascheri. Che aggiunge: «Le due strutture non devono però essere separate: la legge lo dice chiaramente». Il sindacato chiede una pianta organica «senza nomi, con ruoli ben definiti» e poi deve partire il dialogo con il sindacato. «Ci aspettiamo questo percorso che per ora però non c'è stato. Abbiamo perso molti giorni». Poi lo screening per capire se ci sono tutte le figure necessarie per far

funzionare il nuovo ente: «Già all'interno ci sono professionalità di rilievo che vanno valorizzate. Per eventuali nuove figure da inserire, sia chiaro però che serve un percorso trasparente. La chiamata diretta è un percorso complesso, che non ci piace. Rivendichiamo la natura privatistica delle Autorità, ma in base alla legge è necessaria un'evidenza pubblica così da poter utilizzare un criterio fondamentale come la trasparenza. E verificare davvero che certe figure non siano già presenti nell'ente. Vogliamo essere coinvolti nella partita dell'organizzazione dei due enti e vogliamo essere coinvolti velocemente affinché la macchina giri al meglio. Se così non sarà, ci faremo sentire», chiude Ascheri.

Segretario generale

«Serve una figura che conosca la macchina» dice ancora Ascheri. È l'identikit della Cgil sul nuovo segretario generale del **Authority** di sistema, coincide con il nome che anche il Pd ha scelto. Si tratta di Marco Sanguineri, direttore della pianificazione e sviluppo del porto di Genova e dirigente da lungo tempo a Palazzo San Giorgio. I democratici puntano così su una figura interna per il ruolo di numero due dell'ente, scegliendo un tecnico.

L'ULTIMO VIAGGIO

Pochi giorni e finirà lo smantellamento a Genova

■ GENOVA

Nel bacino "a secco" del porto storico, c'è rimasto poco da demolire della Costa Concordia. Pochi giorni di lavoro ancora e lo smantellamento sarà completato. Il consorzio San Giorgio del Porto - con 150 tecnici - sta procedendo al taglio orizzontale del ponte A e con la rimozione di blocchi della parte di poppa dello scafo. Si sta lavorando, in zona macchine, motori. L'area alla quale aveva accesso solo l'equipaggio.

Finisce qui il viaggio della Concordia, iniziato dall'isola del Giglio il 23 luglio 2014. L'arrivo a Genova, il 27, dopo quattro giorni di navigazione a una media di due nodi, per evitare di far sentire il mare al relitto, tenuto a

gallo da un miracolo dell'ingegneria italiana. Un'invenzione sulla quale in pochi avrebbero scommesso: una cintura (una specie di ciambella) fatta di cassoni di metallo, allacciati dopo un miracoloso raddrizzamento, avvenuto nella notte fra il 16 e il 17 settembre 2013. Ore di fiato sospeso, con la protezione civile (all'epoca guidata da I prefetto Gabrielli) a vigilare e le telecamere di tutto il mondo puntate sulla nave. E sul Giglio che in quelle poche ore si giocava il futuro del proprio mare.

Invece, la nave non si è spezzata, in quella notte. Si è raddrizzata, con un'operazione senza precedenti che, per un momento, ha fatto dimenticare i 32 morti del naufragio, diventati 33 durante i lavori di recupero del re-

litto. Poi è arrivata la navigazione, i francesi che tenevano l'affondamento davanti alla Corsica, il Consorzio Ship Recycling costituito da Saipem (51%) e San Giorgio del Porto (49%) che con 100 milioni si è occupato di far sparire la Concordia. Prima a Voltri, per alleggerire il relitto, eliminare gli arredi. Quando il pescaggio è stato ridotto di 3 metri, l'acciaio recuperato venduto, l'11 maggio 2015, la Concordia mutilata è stata spostata all'ex Superbacio del porto di Genova. Ancora tagli, un ponte dopo l'altro. Via le piscine, i saloni. E poi, il colpo di grazia nel bacino a secco, all'interno del porto antico di Genova. Ancora pochi giorni e della nave non resterà più nulla. Come volevano la Costa e i suoi padroni americani, la holding Carnival.



Lo smantellamento della Concordia
(archivio foto Shiprecycling-dicembre 2015)

■ A GENOVA

L'ex bocciofila del porto
sarà un dormitorio
per trecento migranti

GRASSO >> 15

LA STRUTTURA DI VIA MILANO HA BISOGNO DI UN INTERVENTO DI RESTAURO

Un nuovo centro da 300 posti nell'ex bocciofila del porto

Sopralluogo di Prefettura, vigili del fuoco e Asl in un capannone

IL RETROSCENA

IL SOPRALLUOGO è avvenuto nei giorni scorsi e ha coinvolto Prefettura, vigili del fuoco e Asl 3: l'ex bocciofila di via Milano potrebbe diventare la struttura alternativa per accogliere i migranti che oggi sono ospitati nelle aree della Fiera. L'area, di proprietà demaniale e nel comprensorio di San Benigno, dopo un'adeguata ristrutturazione potrebbe arrivare a ospitare almeno 300 migranti. Una strada che potrebbe prendere corpo a breve, anche perché la Foce dovrà essere liberata per ospitare la prossima edizione della Fiera Primavera. E più in generale i posti letto scarseggiano.

Aumento del 20%

Sono circa 2.000 al momento i migranti ospitati in città. Ma il numero è destinato a crescere, insieme alla pressione su strutture di accoglienza già in netta sofferenza. Da un bando pubblicato alcuni giorni fa dalla

Prefettura si evince che il Comune di Genova, non ha mai preso posizione.

Restyling della struttura

A Genova l'accoglienza dei migranti è affidata a diverse cooperative, dislocate in diversi punti della città, tra gli altri: 400 sono seguiti da Agorà, 350 dal Ceis, l'associazione "Migrantes un'altra storia" ne ospita 80 a Coronata, nell'ex ospedale San Raffaele, una sessantina sono ospitati in via del Campo e un'altra cinquantina a San Francesco Da Paola, al Lagaccio.

L'emergenza è di livello nazionale: nel 2016 gli sbarchi sono aumentati quasi del 20%, per un totale di più di 180 mila nuovi arrivi. La Liguria ha un ruolo minore nell'accoglienza, e ha strutture che ospitano circa il 3% dei migranti giunti in Italia. Genova ospita circa la metà dei migranti censiti in Liguria. Le altre province contribuiscono meno, in funzione della popolazione e, per l'impeccabile disparità simili? Ma su questo fronte, fino a questo momento, Marco Doria, sindaco della

Castiglione Chiavarese e Ne sono ampiamente oltre la soglia. Più in generale il tema in questione è quello dell'equità: è giusto che ci siano disparità simili? Ma su questo fronte, fino a questo momento, Marco Doria, sindaco della

Il Secolo XIX

minale a inizio 2017 in tutta la Liguria, 492 dei quali ospitati dalla rete Sprar, il sistema di protezione di rifugiati e richiedenti asilo gestito dai Comuni.

Il nuovo centro potrebbe dare una boccata d'aria ai centri genovesi e smorzare anche le polemiche seguite all'utilizzo della Fiera: per l' inadeguatezza della struttura, ma anche per la crisi generale delle aree espositive. In ogni caso, la nuova soluzione, all'ex bocciodroma, dovrà passare attraverso un significativo intervento di restyling.

M. GRA.



Lo stabile individuato per accogliere i migranti



L'ingresso del bocciodromo dismesso

FRONTE DEL PORTO

GLI OBIETTIVI

ENTRABILI PIANI PUNTEREBBERO AL «MULTIPURPOSE»: RIMANE L'INCOGNITA DEL PIANO REGOLATORE A RINFUSI

Sponda Est, è il momento della verità

Darsena Toscana: consegnato anche il piano d'impresa di Tco

- LIVORNO - PER ADESSO, serve in particolare a "tamponare" la super-richiesta di sbarco delle auto nuove. Ma per gli accosti della radice della sponda est in Darsena Toscana, si avvicina il momento della verità: perché ieri è stato presentato a palazzo Rosciano il "piano d'impresa" richiesto dall'Authority anche al Terminal Calata Orlando, per avviare la comparazione con quello presentato nello scorso dicembre dal Livorno Terminal Tirreno di Federico Barbera e Andrea Palumbo. Il documento del "piano" del TCO è assistito dello studio legale di Luciano Canepa ed è chiaramente il preavviso di un contenzioso: perché vi si legge secondo quanto è possibile apprendere che non è assolutamente accettabile il termine che l'Authority pretende di porre, cioè lo spostamento "immediato" del TCO dalla calata Orlando indipendentemente dall'esito della comparazione tra le due imprese. La contestazione è evidentemente un preavvi-

so dir ricorso al Tar, anche se entrambe le imprese sottolineano di non voler guerre, ma di puntare a un incremento dei traffici di Livorno.

PER QUANTO riguarda il TCO però il suo presidente Roberto Alberti sottolinea che le incertezze sulla destinazione delle arce e in

SETTORE IN ESPANSIONE
Livorno è uno degli scali più efficienti per le biomasse. Ma occorrono altri spazi

particolare la carenza di spazi assegnati ad oggi ai rinfusi hanno già fatto perdere al terminal almeno un paio di importanti traffici di "biomasse" (cippato). Un settore da non trascurare - conferma Alberti - perché l'attuale spinta per l'alimentazione delle centrali elettriche va proprio nella direzione dell'utilizzo di biomasse in alternativa al più inquinante olio com-

bustibile. Per questo tipo di traffico, Livorno - che ha cominciato tra i primi - è oggi considerato uno degli scali più efficienti, ma accorrono più spazi: che le aree attualmente utilizzate sulla calata Orlando non garantiscono, ma che non sono garantiti nemmeno da quegli spazi alle spalle della radice della sponda est destinati all'eventuale trasferimento. Il cane che si morde la coda. Qualche elemento in più per entrambe le imprese che concorrono alla sponda est potrà esserci già da oggi, quando Palazzo Rosciano consentirà ad entrambe di prendere conoscenza del piano d'impresa della concorrente. Il "piano" di Barbera, secondo quelle che sono le indiscrezioni, punta non solo sui rinfusi ma anche sul "multipurpose": e così anche il piano di Alberti per il TCO avrebbe un'appendice sul "multipurpose". Ma per entrambi c'è da capire quanto valga la destinazione del piano regolatore del porto a rinfusi per l'area contesa. Ma sarà solo il giudizio sulla comparazione a stabilirlo.

A.F.

Incertezze e affari persi

LE INCERTEZZE sulle aree e la carenza di spazi per i rinfusi hanno già fatto perdere almeno un paio di importanti traffici di "biomasse" (cippato)



PORTO & LAVORO FORMAZIONE STRATEGICA: FINANZIATI PROGETTI LIST E BEST

Nautica, logistica e blue economy per rilanciare la Toscana costiera



Saranno formate più di 400 persone in 18 mesi

- LIVORNO -

UN LAVORO di squadra tra soggetti pubblici, sindacati e associazioni imprenditoriali. Due progetti, List e Best, appena approvati dall'UE e ammessi al finanziamento di 650 milioni di euro provenienti dal bando del Fondo Sociale Europeo 2014-2020, che destinava 1,3 milioni di euro alla formazione strategica. Un obiettivo da raggiungere: far diventare la costa toscana un polo di riferimento per intercettare le esigenze formative su scala nazionale e mediterranea in ambito portuale, logistico, industriale, con particolare riguardo al GNL. I tasselli sono stati messi ognuno al proprio posto e l'intenzione dichiarata è quella di chiudere un processo di engineering formativo che presto potrebbe portare sul territorio nuova occupazione e con l'inserimento di operatori della nautica da diporto, tecnici della cantieristica, piccoli imprenditori dei settori navale e portuale. Quattrocento persone che saranno coinvolte nella



formazione nell'arco dei prossimi 18 mesi, secondo un cronoprogramma preciso e definito con le imprese coinvolte nel Tavolo di Formazione Strategica, strumento nato nel luglio del 2016 per effetto di un protocollo di intesa firmato a Palazzo Rosciano tra soggetti pubblici (Autorità Portuali di Livorno e di Piombino e Provincia di Livorno), sindacati (Cgil, Cisl, Uil) e rappresentanze imprenditoriali (Confindustria, Cna, Asamar, Spedimar, Spedizionieri Doganali) e voluto dall'Apl per definire un programma di offerta formativa tarato sulle esigenze reali del territorio.

I DUE PROGETTI ammessi al finanziamento del Fondo Sociale Europeo, List e Best, si rivolgono rispettivamente alla logistica (List sta per "Logistica Innovazione e specializzazione Toscana") e alla nautica da Diporto (Best: Blue Economy and Strategic Training"). Il primo vede il coinvolgimento di numerose imprese indu-

striali e logistiche che gravitano attorno alle infrastrutture chiave del "nodo logistico complesso della costa nord tirrenica": dal porto di Livorno a quello di Piombino, dall'Interporto Vespucci alla Darsena Pisana, sino all'interporto di Prato e all'area fiorentina. Il secondo è un esempio concreto di cooperazione tra l'Authority e Navigo, consorzio che raggruppa le imprese del settore nautico, e guarda alla nautica e alla "blue economy" come settori in grado di consolidare e rafforzare l'economia territoriale e regionale. Sulla base di questi risultati incoraggianti, l'Apl, su mandato del tavolo Formazione strategica, ha definito la road map per la creazione del "Simulation and Training Center - Leghorn" (Sticleg), che concretizza la comunione d'intenti segnata dall'accordo del luglio 2016, facendo leva sui progetti appena approvati (come List e Best) e su quelli già in corso (come Ginn relativo all'Lng). «A partire dai nodi portuali, interportuali e logistici della costa» ha detto il commissario Gallanti «è possibile lanciare una iniziativa per una formazione strategica non solo di livello regionale ma anche nazionale. Attraverso la sinergia tra soggetti pubblici e privati possiamo creare una realtà strutturata per la formazione e attivare procedure di monitoraggio delle ricadute occupazionali in porto.

Finanziati due progetti per la «formazione strategica» Logistica, nautica, blue economy per rilanciare la costa toscana

LIVORNO - Due progetti, List e Best, sono appena stati approvati dall'Unione europea e ammessi al finanziamento di 650 milioni di euro provenienti dal bando del Fondo sociale europeo 2014-2020, che destinava 1,3 milioni alla formazione strategica. Un lavoro di squadra tra soggetti pubblici, sindacati e associazioni imprenditoriali con un unico obiettivo da raggiungere: far diventare la costa toscana un polo di riferimento per intercettare le esigenze formative su scala nazionale e mediterranea in ambito portuale, logistico, industriale, con particolare riguardo al Gnl.

I tasselli sono stati messi al posto (continua in ultima pagina)

Logistica nautica

prio posto e l'intenzione dichiarata è quella di chiudere un processo di engineering formativo che presto potrebbe portare sul territorio nuova occupazione con l'inserimento di operatori della nautica da diporto, tecnici della cantieristica, piccoli imprenditori dei settori navale e portuale.

Nei prossimi 18 mesi saranno coinvolte nella formazione 400 persone, secondo un cronoprogramma preciso e definito con le imprese coinvolte nel Tavolo di formazione strategica, strumento nato lo scorso Luglio per effetto di un protocollo d'intesa firmato a Palazzo Rosciano tra soggetti pubblici (Autorità portuali di Livorno e Piombino e la Provincia di Livorno), sindacati (Cgil, Cisl e Uil) e rappresentanze imprenditoriali (Confindustria, Cna, Asamar, Specimar, Spedizionieri Doganali) e voluto dall'Autorità labronica per definire un programma di offerta formativa tarato sulle esigenze reali del territorio.

I due progetti ammessi al finanziamento del Fondo sociale europeo, List e Best, si rivolgono rispettivamente alla logistica (List sta per "Logistica Innovazione e specializzazione Toscana") e alla nautica da diporto (Best: Blue Economy and Strategic Training"). Il primo vede il coinvolgimento di numerose imprese industriali e logistiche che gravitano attorno alle infrastrutture chiave del "nodo logistico complesso della costa nord tir-

renica": dal porto di Livorno a quello di Piombino, dall'Interporto Vespucci alla Darsena Pisana, sino all'interporto di Prato e all'area fiorentina. Il secondo è un esempio concreto di cooperazione tra l'Autorità portuale di Livorno e Navigo, consorzio che raggruppa le imprese del settore nautico, e guarda alla nautica e alla "blue economy" come settori in grado di consolidare e rafforzare l'economia territoriale e regionale.

Sulla base di questi risultati incoraggianti, l'Autorità portuale di Livorno, su mandato del tavolo formazione strategica, ha definito la road map per la creazione del "Simulation and Training Center - Leghorn" (Stecleg), che concretizza la comunione d'intenti seguita dall'accordo del Luglio 2016, facendo leva sui progetti appena approvati (come List e Best) e su quelli già in corso (come Gaimi relativo all'Lng).

«A partire dai nodi portuali, interportuali e logistici della costa - ha detto il commissario dell'Autorità portuale Gallanti - è possibile lanciare una iniziativa per una formazione strategica non solo di livello regionale ma anche nazionale. Attraverso la sinergia tra soggetti pubblici e privati possiamo creare una realtà strutturata per la formazione e attivare procedure di monitoraggio delle ricadute occupazionali in porto».

Il Secolo XIX

Toscana: Finanziati 2 progetti per la "formazione strategica", "LIST" e "BEST". Logistica, nautica e blue economy per rilanciare la costa



Saranno formate più di 400 persone in 18 mesi. Si promuovono anche la nuova impresa.

Livorno, 10 gennaio 2017 - Un lavoro di squadra tra soggetti pubblici e privati e associazioni imprenditoriali. Due progetti, List e Best, appena approvati da FUE e ammessi al finanziamento di 650 milioni di euro provenienti dal Fondo del Fondo Sociale Europeo 2014-2020. Tre obiettivi: 1,3 milioni di euro di formazione strategica. Un obiettivo a raggiungere.

Far diventare la costa toscana un polo di riferimento per intercettare le esigenze formative su scala nazionale e mediterranea: in ambito portuale, logistico industriale, con particolare riguardo al GNL.

Il tema che li ha messi insieme è il proprio posto e l'intenzione dichiarata è quella di creare un processo di engineering formativo che possa essere portato sul territorio in collaborazione con i beneficiari degli operatori della nautica e del porto. L'idea della collaborazione, secondo i promotori, deve far rivale e puntare.

400: tante sono le persone che saranno coinvolte nella formazione nell'arco dei prossimi 18 mesi, secondo un cronoprogramma preciso e definito con le imprese coinvolte nel Tavolo di Formazione Strategica, strumento nato nell'agosto del 2016 per effetto di un protocollo d'intesa firmato a Palazzo Ricasoli tra soggetti pubblici (Autorità Portuali di Livorno e di Portofino e Provincia di Livorno), sindacati (CGIL, CISL, UIL) e rappresentanti imprenditoriali (Cna, Imindustria, CNA, Assintra, Spedimare, Spedimare Dugliati) e voluto dall'APL per definire un programma di offerta formativa e un tavolo sulle esigenze reali del territorio.

I due progetti ammessi al finanziamento del Fondo Sociale Europeo, List e Best, si rivolgono rispettivamente alla logistica (List sta per "Logistica Innovazione e Specializzazione Toscana") e alla nautica da diporto (Best, Blue Economy and Strategic Training). Il primo vede il coinvolgimento di numerose imprese industriali e logistiche che gravitano attorno alle infrastrutture e navali: "nodo logistico complesso della logistica e nautica" del porto di Livorno, a quello di Portofino, dall'interporto Vespucci alla Darsena Fiscale, fino al "nodo portuale di Porto e all'area turistica". Il secondo è un esempio con il caso di Livorno e NAUTICA, Livorno, che rappresenta il polo dei settori nautici, e guarda alla nautica e alla "blue economy" come settori in grado di consolidare e rafforzare l'economia territoriale e regionale.

Sulla base di questi risultati incoraggiati, il Livorno, su mandato del tavolo di Formazione Strategica, ha definito la road map per la creazione del "Simulation and Training Center - Leghorn" (STC), che concretizza la comune intenzione segnata dall'accordo del luglio 2016, facendo leva sui progetti appena approvati (come LGF e DCSF) e su quelli già in corso (come GANIT relativi all'LN5).

"A partire dai nodi portuali, interportuali e logistici della costa" ha detto il commissario dell'APL, Giuliano Galliani - "è possibile lanciare una iniziativa per una formazione strategica non solo di livello regionale ma anche nazionale. Attraverso la sinergia tra soggetti pubblici e privati possiamo creare una realtà strutturata per la formazione e attività e procedure di sviluppo delle iniziative o su scala in porto".

Vogliamo creare una realtà strutturata per la formazione e intercettare le esigenze di formazione in ambito portuale, logistico e industriale a livello nazionale e mediterraneo.

L'area costiera punta sulla formazione strategica

Approvati dall'Unione europea due progetti, List e Best, grazie ai quali saranno formate oltre 400 persone in ambito portuale e logistico nei prossimi 18 mesi: grazie al bando del Fondo sociale europeo 2014-2020 l'Ue stanZIA 650 milioni per la costa toscana.



I due progetti nascono nell'ambito del Tavolo di Formazione Strategica - strumento nato nel luglio del 2016 con un protocollo di intesa tra soggetti pubblici (Autorità Portuali di Livorno e di Piombino e Provincia di Livorno), sindacati (Cgil, Cisl, Uil) e rappresentanze imprenditoriali (Confindustria, Cna, Asamar, Spedimar, Spedizionieri Doganali) - e hanno l'obiettivo di trasformare la costa toscana in un polo di riferimento per la formazione strategica su scala nazionale e mediterranea in ambito portuale, logistico e industriale con particolare attenzione al Gas naturale liquefatto (Gnl).

List e Best si rivolgono rispettivamente alla logistica (List sta per "Logistica Innovazione e specializzazione Toscana") e alla nautica da diporto (Best per "Blue Economy and Strategic Training"). Il primo vede il coinvolgimento di numerose imprese industriali e logistiche che gravitano attorno alle infrastrutture chiave del "nodo logistico complesso della costa nord tirrenica": dal porto di Livorno a quello di Piombino, dall'Interporto Vespucci alla Darsena Pisana, sino all'interporto di Prato e all'area fiorentina. Il secondo nasce dalla cooperazione tra l'Autorità portuale di Livorno e Navigo, consorzio che raggruppa le imprese del settore nautico.

«A partire dai nodi portuali, interportuali e logistici della costa - ha detto il commissario dell'Autorità portuale di Livorno, **Giuliano Galanti** - è possibile lanciare una iniziativa per una formazione strategica non solo di livello regionale ma anche nazionale. Attraverso la sinergia tra soggetti pubblici e privati possiamo creare una realtà strutturata per la formazione e attivare procedure di monitoraggio delle ricadute occupazionali in porto».

Authority, formazione per 400

Due euro-progetti per qualificare gli addetti sul fronte della logistica e della nautica da diporto

● LIVORNO

Oltre 400 persone da formare in 18 mesi: si tratta dei progetti "List" e "Best", che sono stati appena approvati da Bruxelles (e ammessi al finanziamento di 650 milioni di euro provenienti dal bando del Fondo Sociale Europeo 2014-2020, che destinava 1,3 milioni di euro alla formazione strategica). A darne notizia è l'**Authority** annunciando l'obiettivo di «far diventare la costa toscana un polo di riferimento» per «intercettare le esigenze formative su scala nazionale e mediterranea in ambito portuale, logistico, industriale, con particolare riguardo al Gnl».

Da Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, si mette l'accento su questo tassello di un puzzle che punta a fare di Livorno uno snodo

nell'approvvigionamento delle flotte alle prese con la complessa transizione verso combustibili a minor impatto ambientale.

Dall'**Authority** si conta di costruire un processo che «presto potrebbe portare sul territorio nuova occupazione con l'inserimento di operatori della nautica da diporto, tecnici della cantieristica, piccoli imprenditori dei settori navale e portuale».

Le 400 persone saranno coinvolte nella formazione nell'arco dei prossimi 18 mesi secondo «un cronoprogramma preciso e definito con le imprese coinvolte nel Tavolo di Formazione Strategica»: stiamo parlando di uno strumento nato nel luglio scorso. A metterlo in pista è stato il protocollo di intesa firmato a Palazzo Rosciano tra enti pubbli-

ci (**Authority** di Livorno e Piombino e Provincia), sindacati (Cgil Cisl Uil) e rappresentanze imprenditoriali (Confindustria, Cna, Asamar, Spedimar, Spedizionieri Doganali).

I due progetti ammessi al finanziamento del Fondo Sociale Europeo hanno a che fare l'uno con la logistica (List è l'acronimo di "Logistica Innovazione e specializzazione toscana") e l'altro con la nautica da diporto (con Best che sta per "Blue Economy and Strategic Training").

Da un lato, sul fronte della logistica è stato messo in piedi «il coinvolgimento di numerose imprese industriali e logistiche che gravitano attorno alle infrastrutture chiave del "nodo logistico complesso della costa nord tirrenica": i porti di Livorno e di Piombino, l'interporto di Guastalle più la

Darsena Pisana e, nell'entroterra, l'interporto di Prato e l'area fiorentina. Dall'altro, sul versante della nautica da diporto, ecco «un esempio concreto di cooperazione tra **Authority** e Navigo, consorzio che raggruppa le imprese del settore nautico, e guarda alla nautica e alla "blue economy" come settori in grado di consolidare e rafforzare l'economia territoriale e regionale».

«A partire dai nodi portuali, interportuali e logistici della costa – dice il commissario dell'**Authority** **Giuliano Galanti** – è possibile lanciare una iniziativa per una formazione strategica non solo di livello regionale ma anche nazionale. Attraverso la sinergia tra soggetti pubblici e privati possiamo creare una realtà strutturata per la formazione e attivare procedure di monitoraggio delle ricadute occupazionali in porto».



Palazzo Rosciano, quartier generale dell'**Authority** di sistema dei porti di Livorno e di Piombino

«OPERE TOSCANE, LA DIFFERENZA È CHE ADESSO CI SONO I SOLDI»

Riccardo Nencini*

Senza illeri non si ballerà, sostiene un vecchio adagio toscano. L'osso comprendere la diffidenza visto che un'opera pubblica del valore di oltre 100 milioni di euro, per essere realizzata, richiedeva in Italia un tempo medio superiore ai 13 anni. E però, se non vengono reperiti i fondi nel bilancio dello Stato e se non viene costruito un cronoprogramma fattibile, le grandi e le piccole infrastrutture non vedranno mai la luce. Insomma, non si parte nemmeno. Molti dei casi citati da Lancisi rientravano proprio nella categoria «sogni». Perché? Perché una parte dei finanziamenti relativi a quelle opere è stata reperita o recuperata, solo lo scorso anno: statule 398 di Piombino, aeroporto dell'Elba, ferrovie Mugello. Lo sottolineo: questi soldi prima del 2016 non c'erano. Se ne parlava? Non basta. Andavano trovati. Non è così per la Fano-Grassetto, già in parte realizzata nel tratto fino a Sie-

na, opera rimasta ferma, in passato, davvero per troppi anni. Sono infine partiti i lavori ferroviari sulla Lucca-Pistoia, in Garfagnana, la variante di valico è stata aperta, il porto di Livorno finanziato, ed altro ancora. La Tirrenica, invece, appartiene ad un'altra fattispecie. Avevo i calzoni corti quando se ne parlava. Negli ultimi due anni c'è stata un'accelerazione, a partire dalla revisione del progetto. Non c'è dubbio che serva sinergia tra i Comuni interessati, la regione e il governo. Per questo è stata convocata la Conferenza dei Servizi all'indomani di una serie di incontri che hanno coinvolto le comunità locali. All'Unione Europea è stato risposto nei tempi richiesti. Aspettiamo serenamente loro deduzioni.

Dunque. Uno: i fondi per queste opere ora ci sono e prima non c'erano, dunque non poteva esserci né progetto né appalto dei lavori. Due: bisogna vigilare perché la fase tecnico-burocratica (progettazione, consultazione territori, procedure di controllo...) sia

lineare e la più breve possibile (il nuovo codice appalti ci darà una mano).

** sottosegretario alle infrastrutture*

(m.l.) Ha ragione Riccardo Nencini a ricordare che «senza illeri non si ballerà». Proprio per questo ci siamo permessi di suggerire prudenza negli annunci sulle infrastrutture: di soldi pubblici ce ne sono pochi. Se nel 2013 il governo avesse stanziato i 250 milioni, come richiesto da Sat, per il vecchio progetto della Tirrenica, opera di cui si è iniziato a parlare nel 1964, forse oggi molti cantieri sarebbero aperti. Siccome questi soldi Roma non li aveva si ri-

plegò inevitabilmente su un progetto di mezzato nei costi e nel tracclato. Dalla conferenza stampa di Nencini e della Regione ci è parso emergere un clima di eccessivo ottimismo su cui abbiamo cercato di mettere in guardia. Uno, perché gli enti locali sono ostili al tracclato e al pedaggio. Due, il via libera di Bruxelles non c'è ancora, come riconosce Nencini. Sul no di Bruxelles il Corriere Fiorentino ha scritto nell'aprile del 2016: è da allora che si continua ad aspettare un disco verde che tarda a venire. Verrà? Lo speriamo. Riguardo alla strada di collegamento con il porto di Piombino, in un primo tempo avrebbe dovuto realizzarla Sat. Ma venendo meno il tratto autostradale Grosseto-Rosignano l'opera è tornata di competenza del governo, che nel 2016 ha stanziato i 7 milioni necessari. Di questo diamo atto al governo. La riflessione è un'altra, e non riguarda certo Nencini: ha senso investire su un'opera (il porto) e aspettare poi anni per realizzare la strada di collegamento per le merci e i passeggeri?



Abbiamo trovato i fondi per costruirle, ora bisogna vigilare sull'iter burocratico

NOSTRA INTERVISTA AL COMANDANTE ANGELO ROMA SUL FUTURO DI LIVORNO

Porto, retroporto, sistema: forza e limiti

I ritardi della "governance" e l'integrazione tra scali - La "bomba" mondiale nel settore containers e le sue possibili conseguenze - Il sogno Darsena Europa

LIVORNO - Cominciamo l'anno nuovo con una serie di interviste, aperte da questa al comandante Angelo Roma, sul porto di oggi e di domani, anche in attesa della nuova governance. Angelo Roma è stato storicamente "uomo Zim" per decenni, ha ricoperto altre cariche importanti (presidente di Toremor) ed è attualmente presidente dell'Assonautica della Camera di Commercio. E' molto ascoltato anche in Regione Toscana e da armatori di vari settori. Ecco la nostra intervista.



Angelo Roma

Il porto di Livorno sta scontando un forte ritardo nella sua Governance, dicono per le lungaggini A.F.
(segue in ultima pagina)

Forza e limiti

dell'accordo tra Delrio e Rossi. Accettata l'obitorio-collo la presidenza Corsini, Rossi sembra ancora impegnato per la segreteria generale, con ulteriori ritardi. Qual è il suo giudizio sulla vicenda?

Effettivamente le lungaggini concernenti la nomina del "nostro" nuovo Presidente di AdSP, sono state dovute al fatto, che due forze (sottolineo: uguali e contrapposte) hanno cercato, per oltre due mesi, di far nominare il proprio "protetto" dal Ministro, il quale alla fine ha dovuto scegliere un "ministeriale" proprio perché nessuna delle due forze ha voluto "cedere" (non poteva arrivare a Livorno per l'inaugurazione del collegamento ferroviario diretto tra porto e linea tirrenica, senza alcun nome). Mi auguro che il Governatore si impegni fortemente con Corsini, affinché scelga un segretario generale che sappia di "cose livornesi". Caro Fulvi, dico questo, perché non ho alcun dubbio che l'ingegnere idraulico possa darci lezioni "tecniche" sulla Darsena Europa, ma a questa potremmo "metterci mano" non prima di 24/30 mesi. Qualcuno, nel frattempo, che sappia delle problematiche riguardanti la gara di Porto 2000 congelata, alla foce armata di Calambrone, alla vicenda dei bacini ed al medesimo destinato al "marina" di Benetti, etc... ci dovrà pur essere!

Le nuove Autorità di sistema portuale dovrebbero favorire la specializzazione dei porti aggregati. Si parla spesso di carenza di banchine ro/ro a Livorno ed è in

corso una gara per una banchina dei rinfusi tra due società. Vede possibilità di risolvere almeno uno dei due problemi (ro/ro e rinfusi) decentrando su Piombino? Oppure recuperando su Livorno banchine trasferendosi su Piombino altri traffici?

Dobbiamo calarci nella nuova realtà dei "sistemi portuali" e quindi vedere, operativamente parlando, Livorno e Piombino come un unico porto. Sappiamo anche, che la Darsena Europa oltre a darci la possibilità di ricevere, in futuro, navi fino ad un massimo di 14.000 teus; ci permetterà di avere a disposizione nuove aree a terra, che sono quelle che mancano ora al nostro porto, con i traffici in aumento. Riguardo alla sua domanda, con quello che ho premesso, i relativi piani regolatori portuali dovranno essere da subito "rivisitati ed integrati". Fermo restando che fino a che il progetto definitivo del prolungamento della strada statale 398 non sarà completato, quasi niente potrà essere decentrato o trasferito su Piombino.

L'interporto/retroporto di Guasticce è in stand-by sulla governance definitiva in attesa che si definiscano gli assetti portuali e specialmente i progetti di area vasta. Idem per la gestione delle porte vinciane. Da Firenze Vanni Bonadio (Toscana Logistica) ha recentemente suggerito un tavolo tra Livorno e Pisa sia per le "porte" che per coordinare la logistica di area. Ritiene la proposta valida?

Premesso che il Vespucci è il retroporto del "Porto di Livorno" quindi è l'area che salverà il mantenimento dei nostri traffici, che ripeto, sono in accrescimento. Che cosa voglio dire? Lo sa che

uno dei punti "apprezzati" a favore del TDT, è che accetta il carico non solo, della prima nave schedulata, ma anche della seconda e a volte della terza. Senza la possibilità futura di stivare anche sul Vespucci, sarebbe karakiri.

Sono dell'avviso che le chiavi delle porte vinciane devono essere, senza se e, senza ma, nelle mani del Porto di Livorno, è solo il nostro porto che subisce se gestite male.

Bonadio fa' il suo mestiere, ed è coerente che vi sia una logistica d'area raccordata con quella nazionale, ma il punto 2) è imperativo!

Per i containers si profila un 2017 di ulteriori fusioni, accordi di slot o peggio ancora di armatori in fuga. Qual è la sua visione sul tema, anche in relazione alle aspirazioni e ai problemi del porto di Livorno?

Ancora oggi non sappiamo esattamente circa gli assetti finali di alcune alleanze ed ho già detto che l'anno scorso, nello shipping, è scoppiata una bomba atomica (Hanjin, ect. ect.) e che sarebbe da sciocchi credere che le radiazioni non arriveranno anche nel nostro porto. Ebbene, credo che i movimenti già iniziati di cambi di terminal da parte armatoriale, si normalizzeranno nelle prime settimane di aprile, e visti i limiti dei fondali e le disposizioni delle ordinanze in vigore ad oggi, a Livorno si dovrebbe crescere intorno all'8/10%.

Il piano regolatore del porto di Livorno, approvato sotto la gestione Gallanti, è stato più d'una volta "violato" con soluzioni temporanee imposte dall'emergenza, ma che qualcuno accusa possano diventare definitive. Ci sono state emergenze davvero

giustificate o solo pressioni su palazzo Rosciano?

E' evidente che una volta approvato il piano regolatore, non si possa violarlo ed in special modo se la violazione riceve il nulla osta dalla stessa **Autorità Portuale**.

Detto nulla osta fa sorgere dubbi d'interpretazione di legge, che a seconda dell'emergenza può avere doppia e alcune volte, tripla spiegazione. Sono dell'avviso che anche nell'emergenza la legge deve essere rispettata, altrimenti è caos!

Dopo anni dai suoi primi suggerimenti, si sta per dragare la bocca sud del porto, mentre rimane ancora un'attesa di almeno due anni per la strettola del Marzocco. L'una e l'altra opera non sono complementari e quindi sarebbe necessaria una conclusione negli stessi tempi?

Pensi, sono passati più di dieci anni da quando chiesi, in qualità d'interlocutore ufficiale della ZIM, l'allargamento di 90 metri della Bocca Sud, e solo ora ne abbiamo certezza. La questione è sempre la stessa: prima risolviamo i problemi relativi all'entrata ed uscita delle navi e meno possibilità ci saranno che gli Armatori lascino il nostro porto. Sappiamo purtroppo molto bene che una volta andati, ci vorrà molta ma molta fatica a farli ritornare.

Mi permetta infine di toccare il tasto "fondi d'investimento" sulla Darsena Europa. Chi è che ha come minimo 250.000.000 di euro da investire? Quando li recuperi? Il progetto Darsena Europa sulla carta è fantastico: metterebbe Livorno all'avanguardia! L'importante a mio avviso, è non darlo in mano agli armatori, sarebbe una strategia sbagliata, che in più andrebbe anche contro le più elementari regole di concorrenza, dato che favorirebbe

qualcuno a scapito di tutti gli altri, ed in ultima analisi, sarebbe negativo per il pluralismo dei traffici.

DALL'ANALISI STATISTICA DELL'AVVISATORE MARITTIMO DALLA TORRE AZZURRA

Radiografia del movimento navi a Livorno: in crescita traghetti, ro/ro, porta-auto e crociere

Stabili i contenitori, gli aumenti più consistenti riguardano proprio i ro/ro con la Sardegna - La statistica delle agenzie che appoggiano le unità cruiser e le bandiere più frequenti - I dati meteo dei mesi più piovosi

LIVORNO - Puntuale e preciso come ogni inizio d'anno, l'Avvisatore Marittimo del porto labronico ci ha fornito le statistiche aggiornate del movimento delle navi nel 2016, con i confronti rispetto al 2015. Il tutto grazie al database del sistema ShipInfo della stazione di avvistamento e comunicazioni portuali.

Grafici, tabelle e "torte" (come quelli che pubblichiamo qui sopra) sono integrati da numeri precisi delle navi, dei contenitori, dei passeggeri e delle varie tipologie di merci.

In stretta sintesi, si può vedere che il traffico dei contenitori risulta annualmente leggermente inferiore a quello del 2015 (-1,79%) ma solo (segue a pagina 4)

Movimento navi a Livorno

perché i primi mesi (con una punta negativa a febbraio - hanno registrato una forte caduta, mentre da aprile in poi la crescita è stata costante. Gli aumenti per tipologia più sensibili riguardano i traghetti, sia passeggeri che ro/pax (vedi la tabella allegata a questo servizio) le navi-garage per automobili nuove (+20,57%) le navi passeggeri, con un totale di croceristi che sfiora (+14,78%) le 800 mila unità. Significativo anche il numero totale delle navi arrivate nell'anno: sono state 7.622, esattamente 863 navi in più dell'anno precedente.

Dalla "torta" riportata in prima pagina, si evidenzia che la tipologia in testa nel traffico portuale è costituita dalle navi traghetti (31%) seguita dai ro/ro (21%) che hanno l'incremento più forte. Le navi contenitori seguono al terzo posto (13%) anche scoviamo il valore economico dei relativi traffici non è necessariamente in quest'ordine.

Traghetti e ro/ro sono le tipologie che hanno registrato la maggior crescita ma a parte il lievissimo calo delle portacontenitori (peraltro più grandi) e delle motoxisterne, tutte le altre tipologie di navi sono in aumento: dalle gasiere alle chimichiere e alle navi da crociera.

La provenienza dei traghetti vede in testa Olbia (34%) seguita da Bastia (28%) e Golfo Aranci (19%). Nel comparto delle navi da crociera quella arrivata il maggior numero di scali (32 nell'intero anno) è la "Norwegian Epic" mentre quella con il maggior numero di passeggeri è stata la "Carnival Vista" con 5.434 turisti il 16 maggio scorso. Il mese più "ricco" di navi passeggeri è stato settembre, contro il maggio del 2015. Dicembre, gennaio e febbraio sono i mesi di "stanca" per questa

tipologia di navi, ma comunque ne sono arrivate lo stesso 2 o 3 al mese.

L'Avvisatore ha fatto anche una classifica delle agenzie sulla base del loro traffico di navi passeggeri. In testa con 98 arrivi c'è la Hugo Trimphy, seguita dalla Medov (94 arrivi) e quindi dalla William Shepherd (69 arrivi), tallonata da Cemar (68 arrivi).

Le banchine più utilizzate per le navi da crociera sono: in testa l'Alto Fondale (38,7%) seguita dal molo Italia (28,2%) e con una certa sorpresa la banchina 75 (17,4%) che dovrebbe essere da tempo destinata alle imbarcazioni da diporto.

In quanto alle bandiere delle navi arrivate, quella italiana è pur sempre la prima (4.641 navi) seguita da quella di Malta (680) e da quella della Liberia (289). Anche la bandiera delle Bahamas si piazza bene, con 206 arrivi. Sopra le 100 navi ci sono Hong Kong (164) isole Marshall (154) ed Antigua (104).

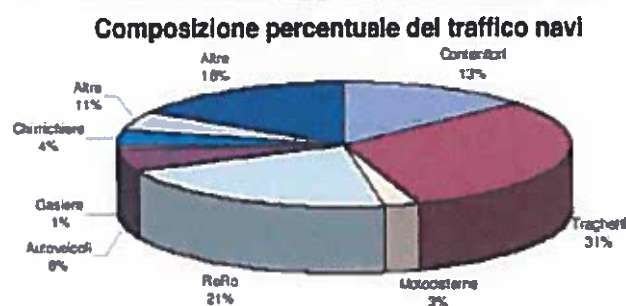
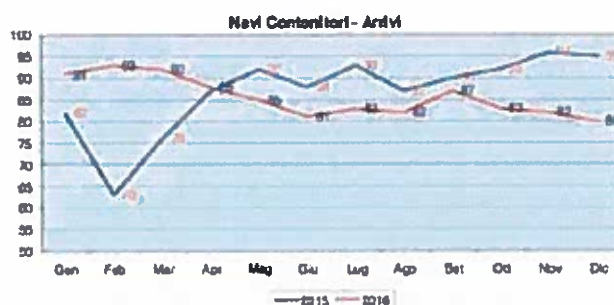
Infine, la nave più lunga entrata in porto nel 2016 è stata la "Independence of the Seas" (338,8 metri) da crociera, mentre tra le portacontenitori il primato va a una serie di gemelle della UASC (a partire dalla "Al Hilal", tutte di 306,1 metri di lunghezza).

Il corposo lavoro dell'Avvisatore si conclude con i rilevamenti meteo durante tutto l'anno con le temperature e la piovosità. Per quest'ultima il mese più ricco di pioggia è stato febbraio seguito da ottobre mentre il più secco è stato luglio, seguito dal recente dicembre che ha avuto anch'esso un record negativo di pioggia.

La Gazzetta Marittima

Numero totale navi arrivate per tipologia

Tiponave	2015	2016	Var 2015-2016(%)
Contentori			
Motonavi	1008	990	-1,79
Σ GT	35831087	36072746	0,67
RoRo	33	37	12,12
Σ GT	1673665	1852501	10,69
Totali	1041	1027	-1,34
Traghetti pax	2179	2380	9,22
Motocisterne			
Bunker	106	101	-4,72
Crude Oil	56	53	-5,36
Ollo comb. denso	1	2	100,00
Vuote	46	39	-15,22
Totali	209	195	-6,70
RoRo			
Autovetture nuove	384	463	20,57
Contentori	33	37	12,12
Passeggeri	92	165	79,35
Rotabili	1320	1426	8,03
Totali	1890	2271	20,16
Gasiera	42	45	7,14
Chimichiere	293	312	6,48
M/N Passeggeri	348	380	9,20
Crocleristi	693562	796036	14,78
Yacht	132	140	6,06
Altre tipologie			
Cellulosa	156	144	-7,69
Grano	22	19	-13,64
Merce Varia	66	69	4,55
Sabbia	3	3	0,00
Cemento	5	5	0,00
Impiantistica	49	46	-6,12
Totale navi arrivate	6759	7622	12,77



La fontana nel porto di Ancona

ANCONA - C'è una piccola notizia, in questo piccolo inizio del 2017, che ha come
Antonio Fulvi
(segue 4a pagina)

La fontana nel porto

protagonista un porto. Mi direte: dunque ad Ancona, alla sua prossima mega-fontana, a Giampieri il protagonista non è un porto non che la ospiterà.
c'è spazio.

Ma devo subito correggermi e correggermi: il protagonista è il porto di Ancona, ma con un co-protagonista che in questo caso "è" la vera notizia, ovvero una fontana. Davvero, una fontana che sta per nascere per iniziativa dell'artista della trans-avanguardia Enzo Cucchi, con il supporto e la collaborazione dell'Assessorato del presidente Rodolfo Giampieri.

Ora, devo confessarvi che delle trans-avanguardie artistiche so poco o niente, non fanno parte della mia cultura. Però Cucchi è un artista che merita comunque il rispetto di chi nella vita non si vergogna di essere arrivato attraverso dure esperienze partite dal basso, compreso l'aver fatto il contrabbandiere quando - nel dopoguerra - sul porto di Ancona era difficile sopravvivere in altri modi. I suoi giudizi - ricordo un'intervista urticante, mi sembra su *Il Sole 24 Ore* - in cui diceva papule papule che Umberto Eco non capisce niente d'arte e i suoi libri (salvo "Il nome della rosa") sono degli infami mattoni. Fa il pari con l'immortale battuta di Fantozzi sul celebratissimo film "La corazzata Potemkin"? Fantozzi recitava che il film è "un'immane cogata". Idem o quasi da Cucchi sull'Eco scrittore.

Torno alla fontana del porto, tema a me più congeniale. Mi piace molto l'idea che in un porto così pieno di stimoli artistici e culturali - l'arco Climentino, le 13 canne, la Lanterna Rossa - nasca una fontana di 15 metri, con panche orientate per sedersi a vedere sia sorgere che il tramontare del sole, e uno scorrere dell'acqua a portata dei piedi dei visitatori, come un ideale bagno d'unità di chi li accoglie in questa bella e dolce città adriatica.

Mi fermo, non vorrei cadere nel lirico (o peggio, nel patetico). Sarà forse il risultato delle feste in famiglia, che ci rende tutti (o quasi) più raddolciti. Un applauso

Compagnie contro il piano di Spirito sui nuovi orari di traghetti e aliscafi

TIZIANA COZZI PORTO, da maggio cambieranno gli orari di traghetti e aliscafi: sindaci isolani soddisfatti ma tra le compagnie di navigazione esplode la rivolta. La prima reazione degli operatori, di fronte all'annuncio del presidente del porto Pietro Spirito per corse meno ravvicinate, è un secco no. «Mi sembra una grande sciocchezza - afferma Salvatore Lauro, presidente Alilauro - è una boutade di Carnevale. Io vado avanti come ho sempre fatto, non cambierò nulla, ho già venduto i servizi dal mese di maggio in avanti. Turisti e isolani non si lamentano, perché cambiare? I servizi marittimi sono una cosa seria, non si può improvvisare». È dura anche la replica di Raffaele Aiello, amministratore delegato Snav: «In cinquant'anni nessuno si è lamentato degli orari, perché intervenire ora? Non mi pare ci siano problemi di ordine pubblico. Vorrei capire perché si deve intervenire su un settore come il nostro che funziona benissimo senza contributi statali né regionali. Invece di affrontare questioni importanti come ad esempio i parcheggi così numerosi all'interno del porto o la condizione dei moli, a partire dal Beverello.

Non è certo facile riprogrammare orari e servizi - conclude Aiello - Si tratta di coordinare banchine e moli con le isole. Siamo pronti ad ascoltare ma le decisioni vanno concordate tra Regione, sindaci delle isole e compagnie di navigazione. Non è questo il miglior modo per cominciare la rivoluzione».

Ma se le compagnie fanno resistenza, i sindaci di Capri e Ischia apprezzano lo sforzo verso il cambiamento. «Finalmente vengono prese in considerazione le nostre richieste - afferma il sindaco di Capri Gianni De Martino - Solleciteremo un incontro con l'Autorità portuale per spiegare le nostre ragioni». De Martino parla di sbarchi in contemporanea, nel periodo estivo, nel giro di 10 minuti, che fanno andare in tilt tutto il sistema di accoglienza sul molo di Marina Grande. «Nel giro di due ore sbarcano in contemporanea migliaia di persone - spiega - e la funicolare ne può trasportare soltanto ottanta alla volta. Altri si spostano con bus e taxi ma il congestionamento è tale da non garantire un'accoglienza degna. C'è troppa ressa. E poi attendiamo da 15 anni lavori anche sulle nostre banchine, impreparate ad accogliere, come il molo Beverello, migliaia di turisti. La Regione deve rendersi conto che ora è arrivato il momento di investire». «Il piano degli orari per le isole ha avuto una genesi tortuosa - spiega Giosi Ferrandino, sindaco di Ischia - Ma sono d'accordo che vanno razionalizzati al meglio, tutti i sindaci delle isole lo appoggeranno. Siamo favorevoli ad un'azione di raccordo con la Regione».

- segue

La polemica dei sindaci però scoppia sulla navetta cancellata che dal Beverello arriva a Porta di Massa. Da lunedì sarà sostituita dall' Alibus che partirà dal molo Beverello ed entrerà nel porto, fino all' Immacolatella. «Siamo rimasti perplessi per la decisione del presidente Spirito - prosegue Ferrandino - La navetta serve, su questo saremo rigidi.

Altrimenti si ripristini la partenza dei traghetti dal molo Beverello ». Sul cambio orari, è critico Ermando Mennella, presidente Federalberghi Ischia: «Gli orari si cambiano se ci sono le esigenze - afferma - non si può pensare ad orari di traghetti come quelli della metropolitana ». La Regione assicura incontri sin dai prossimi giorni: «L' equilibrio della comunicazione marittima è molto complesso - afferma Luca Cascone, presidente della Commissione regionale trasporti - Convocheremo isole e Autorità portuale.

Poi incontreremo le compagnie. Si può migliorare, cercheremo di trovare la soluzione migliore ».

©RIPRODUZIONE RISERVATA Operatori sul plebe di guerra dopo l' annuncio: "Non si fa così la rivoluzione" Favorevoli al cambio invece i sindaci delle isole "Finalmente ci ascoltano" I primi cittadini contrari all' abolizione della navetta tra il Beverello e Porta di Massa.

Agenzia per i portuali, c'è il via libera

Approvato dal Comitato presso l' Authority il nuovo incubatore di formazione professionale

Via libera all' Agenzia del lavoro per i portuali. Ieri mattina il Comitato Portuale, presso la sede dell' Authority, ha approvato all' unanimità il nuovo incubatore di formazione professionale e occupazionale. Un atto formale sul quale non c' erano dubbi e rappresenta un ulteriore step: adesso non resta che la costituzione legale come società giuridica.

Un lieto fine dopo settimane tribolate. L' Agenzia governativa, infatti, era stata messa a rischio dalla crisi dell' Esecutivo precedente. La Legge di Bilancio approvata in Senato con la fiducia e col testo licenziato qualche giorno prima non conteneva alcuni emendamenti cassati dalla commissione Bilancio della Camera tra cui proprio quello relativo all' Agenzia governativa.

Il tutto si è risolto poi col decreto legge del Consiglio dei ministri di fine dicembre che adotta diverse misure per il rilancio dell' occupazione nel Mezzogiorno: tra queste, appunto, le Agenzie nei due porti di Taranto e Gioia Tauro per ricollocare il personale delle attività terminalistiche.

«In un prossimo provvedimento recupereremo l' Agenzia per il transhipment per mettere in sicurezza i lavoratori - aveva detto il ministro del Mezzogiorno Claudio De Vincenti nel suo ultimo incontro a Taranto -.

Sarà strumento ponte per la rinascita dei traffici. In linea di massima sarà un decreto legge varato in tempo utile, certamente entro fine anno. Sarà una norma che necessita di urgenza quindi rispecchia quel tipo di caratteristiche».

Così è stato. A Taranto dovrà reimpiegare i 518 operatori portuali tarantini entro un periodo massimo di trentasei mesi. Attualmente gli ex lavoratori di Tct sono in mobilità in quanto la cassa integrazione è terminata il 30 dicembre. Una volta costituita legalmente l' Agenzia, il personale sarà preso in carico e avrà diritto alla cosiddetta lma, ossia l' indennità di mancato avviamento al lavoro. Sarà altresì coinvolto in corsi di formazione e riqualificazione professionale grazie al contributo della Regione Puglia che ieri ha confermato il suo apporto.

Le Agenzie avranno sede a Taranto e a Gioia Tauro. I finanziamenti previsti sono scaglionati così: circa 18 milioni quest' anno, 14 il prossimo e 8 nel 2019.

- segue

In attesa, ovviamente, di una ripresa dei traffici che possa smaltire gli esuberi.

Probabilmente entro poche settimane si definirà il tutto. Le due Agenzie faranno capo alle due Autorità di sistema. A Taranto, in base alla riforma, è già operativa l' **Autorità portuale** di sistema del Mar Ionio con Sergio Prete presidente ma è stato il "vecchio" Comitato Portuale, rappresentativo di enti locali, sindacati e Camera di Commercio a dare l' ok.

È stata l' ultima riunione del Comitato Portuale che verrà sostituito, sempre in base alla riforma Delrio, dal "nuovo" Comitato di Gestione: composto da 3 a massimo 5 persone, avrà un ruolo di decisore pubblico istituzionale, sarà guidato dal presidente dell' Autorità e completato da esponenti nominati da Regione e Comune con esperienza nell' economia dei trasporti e portuale.

Rispetto ai precedenti Comitati Portuali, con limitata capacità decisionale, si passa da circa 336 membri a livello nazionale a circa 70 persone a livello nazionale che agiranno con più efficacia. I rappresentanti degli operatori e delle imprese faranno parte, invece, degli "Organismi di partenariato della Risorsa Mare" con funzioni consultive: potranno partecipare al processo decisionale, non potranno più votare atti amministrativi.