



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

• Seatrade di Fort Lauderdale

(La Gazzetta Marittima, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale)

Dai Porti:

Trieste:

"...Tmt promuove l'Autority unica..." (Il Piccolo)

Venezia:

"...Grandi navi, il Comune chiede un incontro al Porto..."

(Il Gazzettino Venezia Mestre)

Genova:

"...Signorini: "il no al tombamento è ormai definitivo"..." (Il Secolo XIX)

"...Il nuovo Blueprint è un puzzle..." (Il Secolo XIX)

"...Concessioni, terzo valico e camalli..." (Il Secolo XIX)

Savona:

"...Sistemata prima campata sovrappasso Vado..." (Ansa)

La Spezia:

"...Roncallo, "Via dalle partecipate"..." (Ansa, Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Rossi e Corsini in visita al Porto..." (La Nazione LI, L'Informatore Navale, La Gazzetta Marittima, Corriere Marittimo, Il Tirreno, La Nazione)

"...Darsena Toscana..." (La Nazione LI)

"...Previsioni per il 2017, il balletto dei numeri..." (La Nazione LI)

"...Cambiare rotta ai crocieristi..." (Corriere Imprese)

"...Gallanti con l'onore delle armi..." (La Gazzetta Marittima)

"...Le domande per la crisi di Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

"...Toscana: le risorse ai porti minori..." (La Gazzetta Marittima)

"...Il Ministro Delrio a Livorno..." (La Nazione LI)

Piombino:

"...A Piombino il polo demolizione navi..." (Il Tirreno)

"...Rossi rivendica gli investimenti per ampliare lo scalo marittimo..."
(La Nazione LI)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 11, 12 e 13/3/2017



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Napoli:

"...Piano di investimenti campano..."

(Il Corriere Marittimo, Ferpress, Informazioni Marittime, Bollettino Avvisatore Marittimo)

"...Napoli ha varato l'organo dei partner..." (La Gazzetta Marittima)

"...Ungdcec e consulenti a congresso a Napoli..." (Italia Oggi)

Salerno:

"...150 milioni per il piano di rilancio..." (Il Mattino)

Taranto:

"...Porto di Taranto: entro il 2019 sarà direttamente collegato alla rete ferroviaria..." (Ferpress)

Messina:

"...Accorpamento...fatale..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Cantieri navali, 120 anni di storia..." (Giornale di Sicilia, La Repubblica)

Notizie dai porti stranieri

Porto 2000 il progetto per Miami

FIRENZE - Livorno rafforza la propria candidatura a porta di ingresso prioritaria verso la Toscana e le sue bellezze. E' questo l'obiettivo del
(segue in ultima pagina)

Porto 2000 il progetto

progetto di marketing territoriale 'Why Livorno' con il quale il porto di Livorno si presenterà al Sea Trade Cruise Global, la fiera mondiale delle crociere che quest'anno si svolgerà a Ft. Lauderdale, in Florida, dal 14 al 17 marzo. Al progetto ha dato la propria adesione anche Andrea Bocelli che gli ha dedicato una speciale video-presentazione.

I dettagli dell'iniziativa, promossa dal Porto di Livorno attraverso la Società Terminalista Porto di Livorno 2000 con il sostegno di Regione Toscana e Toscana Promozione Turistica, sono stati presentati giovedì presso la sala stampa della giunta regionale a Firenze (piazza Duomo 10).

Sono intervenuti l'assessore regionale al turismo Stefano Ciuoffo, il direttore di Toscana Promozione Turistica Alberto Peruzzini, il presidente di Porto di Livorno 2000 e segretario generale dell'Autorità Portuale di Livorno Massimo Provinciali e i rappresentanti della "Bocelli Farm House", Luca Casini e Maurizio Lucci, che hanno collaborato al progetto.

Informazioni Marittime

I porti campani al Seatrade di Fort Lauderdale



Si terrà a Fort Lauderdale, a circa 40 chilometri da Miami, dal 14 al 16 marzo, la 29esima edizione del Seatrade, la principale fiera mondiale dedicata alla crocieristica.

Per i porti campani sarà il primo evento in cui le authority saranno rappresentate in un unico padiglione, insieme ad Assoporti, come Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale, guidata da Pietro Spirito, che governa i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Promuoverà «in modo integrato – si legge in una nota - l'attività turistica e crocieristica dei porti campani», con un bacino di 1,41 milioni di crocieristi nel 2016. Castellammare invece sponsorizzerà la nicchia di mercato ad alto valore aggiunto, quello dei mega yacht.

«La portualità campana – conclude la nota - è proiettata a costruire un sistema integrato di offerta turistica, pianificando anche pacchetti “personalizzati” a seconda delle compagnie crocieristiche da ospitare. L'Adsp, per questo, rappresenterà, nel corso della tre giorni della manifestazione, la stretta collaborazione in essere con gli Assessorati al Turismo dei Comuni e della Regione Campania e con i terminalisti, per valorizzare il territorio e le città come destinazione turistica di eccellenza, ricca di bellezze paesaggistiche, storia e tradizioni».

AdSP Mar Tirreno Centrale per la prima volta al Seatrade Miami per edizione 2017



Miami, 10 marzo 2017 – Si terrà a Fort Lauderdale, a circa 40 km da Miami, dal **14 al 16 marzo**, la 29esima edizione del SEATRADE, la più importante fiera del settore crocieristico mondiale.

La novità dell'edizione 2017 è la partecipazione dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia nella nuova veste di Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale. Obiettivo: promuovere in modo integrato l'attività turistica e crocieristica dei porti campani che fanno parte dell'Autorità di sistema.

A rappresentare il sistema campano sarà il Presidente dell'AdSP, **Pietro Spirito**.

Il Presidente, nella sua prima missione di lavoro all'estero, avrà una fitta serie di appuntamenti per far conoscere la nuova realtà portuale della Regione Campania alle compagnie, agli agenti ed alle cruise operators mondiali presenti.

A differenza degli altri anni, l'Adsp del Mar tirreno centrale, parteciperà alla fiera all'interno dello stand di Assoporti, Cruise Italy, L'intento, a seguito della riforma dei porti entrata in vigore ad agosto 2016, è presentare il sistema portuale italiano, valorizzando al contempo l'unità e la specificità dei singoli porti.

La partecipazione al Seatrade sarà anche l'occasione per evidenziare gli ottimi risultati conseguiti nel 2016 dai porti di Napoli e Salerno nel settore del traffico crocieristico. Nel 2016, infatti, i due scali hanno totalizzato **1.417.546 croceristi**.

Per il porto di Castellammare l'impegno è puntare su una nicchia di mercato al alto valore aggiunto, quale quella del mega yacht.

La portualità campana è proiettata a costruire un sistema integrato di offerta turistica, pianificando anche pacchetti "personalizzati" a seconda delle compagnie crocieristiche da ospitare. L'Adsp, per questo, rappresenterà, nel corso della tre giorni della manifestazione, la stretta collaborazione in essere con gli Assessorati al Turismo dei Comuni e della Regione Campania e con i terminalisti, per valorizzare il territorio e le città come destinazione turistica di eccellenza, ricca di bellezze paesaggistiche, storia e tradizioni.

Si terrà a Fort Lauderdale, a circa 40 km da Miami, dal **14 al 16 marzo**, la 29esima edizione del SEATRADE, la più importante fiera del settore crocieristico mondiale.

- segue

La novità dell'edizione 2017 è la partecipazione dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia nella nuova veste di Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale. Obiettivo: promuovere in modo integrato l'attività turistica e croceristica dei porti campani che fanno parte dell'Autorità di sistema.

A rappresentare il sistema campano sarà il Presidente dell'AdSP, **Pietro Spirito**.

Il Presidente, nella sua prima missione di lavoro all'estero, avrà una fitta serie di appuntamenti per far conoscere la nuova realtà portuale della Regione Campania alle compagnie, agli agenti ed alle cruise operators mondiali presenti.

A differenza degli altri anni, l'Adsp del Mar tirreno centrale, parteciperà alla fiera all'interno dello stand di Assoporti, Cruise Italy, L'intento, a seguito della riforma dei porti entrata in vigore ad agosto 2016, è presentare il sistema portuale italiano, valorizzando al contempo l'unità e la specificità dei singoli porti.

La partecipazione al Seatrade sarà anche l'occasione per evidenziare gli ottimi risultati conseguiti nel 2016 dai porti di Napoli e Salerno nel settore del traffico croceristico. Nel 2016, infatti, i due scali hanno totalizzato **1.417.546 croceristi**.

Per il porto di Castellammare l'impegno è puntare su una nicchia di mercato al alto valore aggiunto, quale quella dei mega yacht.

La portualità campana è proiettata a costruire un sistema integrato di offerta turistica, pianificando anche pacchetti "personalizzati" a seconda delle compagnie croceristiche da ospitare. L'Adsp, per questo, rappresenterà, nel corso della tre giorni della manifestazione, la stretta collaborazione in essere con gli Assessorati al Turismo dei Comuni e della Regione Campania e con i terminalisti, per valorizzare il territorio e le città come destinazione turistica di eccellenza, ricca di bellezze paesaggistiche, storia e tradizioni.

Tmt promuove l'Authority unica

Zerbini: «L'ente di sistema portuale Trieste-Monfalcone porterà solo vantaggi»

Un'Autorità di sistema portuale unica fra Trieste e Monfalcone «può solo portare vantaggi a entrambi i porti». Fabrizio Zerbini, presidente dell'International Propeller Club di Trieste e guida del Trieste Marine Terminal, l'ha affermato durante la relazione tenuta giovedì sera alla Conviviale del Rotary Club sul futuro portuale della città.

«Trieste ha fondali profondi ma le mancano gli spazi. Monfalcone ha gli spazi ma non ha i fondali - ha osservato -. Entrambe non possono che trarre giovamento da

una regia unica». La distanza stradale di 35 chilometri fra i due porti, che si riduce a soltanto 7 miglia via mare, ha aggiunto, non ha rilevanza se la si paragona ad altre realtà: «Non serve scomodare Singapore, che ha distanze maggiori fra i suoi terminal. Basti pensare a Livorno, dove fra i tre punti del Porto vecchio, del Porto nuovo e della Darsena Toscana ci sono 25 chilometri di viabilità ordinaria. A Genova il maggiore terminal contenitori è a 22 chilometri dal Porto antico. Se funziona là, può funzionare an-

che qui».

Zerbini ha rilevato come l'attuale panorama economico apra potenziali prospettive di sviluppo per la portualità triestina: un porto nel cuore dell'Europa, dotato di infrastrutture ferroviarie di ampio raggio e di facile raggiungimento dal Canale di Suez.

«Potrebbe diventare uno dei possibili snodi della Nuova Via della seta avviata dal governo cinese» ha dichiarato. Servirebbe però che l'Italia dedicasse al suo sbocco sul mare a Nordest attenzioni non dissimili da quelle che

Lubiana dedica al suo unico porto, quello concorrente di Capodistria: «Lo Stato italiano dovrebbe prendere atto del fatto che Trieste è il suo unico porto internazionale, che non è in concorrenza con altri porti adriatici, nemmeno con Venezia, che è un porto preminentemente per la Pianura padana. Da rimarcare inoltre che i traffici internazionali che muovono via Trieste portano introiti all'Esercizio nazionale e regionale mentre quelli che transitano via porti vicini esteri fanno arrivare questi introiti ad altri Stati».

CAVALLINO-TREPORTI Appello a Musolino. Si pensa ad un ricorso contro il progetto Duferco

Grandi navi, il Comune chiede un incontro al Porto

Giuseppe Babbo

CAVALLINO-TREPORTI

«Abbiamo già chiesto un incontro con il presidente Pino Musolino e auspichiamo che si possa intraprendere un percorso comune per far valere la nostra contrarietà alle grandi navi a Cavallino-Treporti».

Le parole sono quelle del sindaco Roberta Nesto rivolgendosi al nuovo presidente **dell'autorità portuale** che, per quanto riguarda il nuovo progetto grandi navi ha già fatto intendere una certa contrarietà al progetto Duferco-De Piccoli, previsto sulla bocca di porto e soprattutto davanti a Punta Sabbioni. Da ciò la forte contrarietà più volte espressa da Cavallino-Treporti, a partire dallo stesso Comune che proprio per questo ha chiesto anche di incontrare i ministri Graziano Delrio e Gianluca Galetti ma senza ricevere ad oggi alcuna risposta. «Ribadiamo ancora una volta che questo progetto - sottolinea la pri-

GRANDI NAVI

Il Comune torna all'attacco per contrastare il progetto Duferco-De Piccoli. Si sta pensando anche ad un ricorso



ma cittadina - per il territorio avrebbe effetti devastanti perché impattanti per l'ecosistema lagunare e per il modello di sviluppo di Punta Sabbioni, zona già duramente messa a prova dal Mose. Inoltre, e di non poco conto, è un modello di sviluppo turistico che non ha niente a che fare con la nostra economia, non creerebbe nuova occupazione e metterebbe in grossa difficoltà il territorio in termini di viabilità. Insomma, ancora una volta ribadiamo con convinzione che non ci sarebbero ricadute positive per Cavallino-Treporti». Per questi motivi Cavallino-Treporti sta valutando un ricorso contro lo stesso progetto. «Stiamo raccogliendo tutta la docu-

mentazione necessaria per acquisire tutti gli elementi tecnici e per valutare attentamente un eventuale ricorso al Via - dice sempre Roberta Nesto - in quanto riteniamo che la procedura adottata, da questo punto di vista, non sia corretta. Abbiamo chiesto ancora a febbraio un incontro con i ministri Graziano Delrio e Gianluca Galetti, ma ad oggi non abbiamo avuto ancora risposta. La stessa documentazione poi è stata inviata anche a tutti i parlamentari veneti». Martedì prossimo, il sindaco Nesto incontrerà nuovamente il comitato "No Grandi Navi" per affrontare il tema del porto.

IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ: «COSÌ GARANTIAMO TEMPI PIÙ BREVI ALLE RIPARAZIONI»

Signorini: «Il no al tombamento è ormai definitivo»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. «Un parere della soprintendenza non totalmente positivo, i comitati dei cittadini preoccupati e un iter che avrebbe allungato i tempi a dismisura: mi pare che i motivi per scegliere un'alternativa ci siano tutti. Il tombamento è un percorso che non possiamo intraprendere se vogliamo andare velocemente».

Paolo Signorini ribadisce la linea: il riempimento davanti alla palazzina dello Yacht Club non si farà. Per questo è stata trovata la soluzione alternati-

va con il via libera anche dei riparatori navali in un incontro precedente all'annuncio. «Quella che proponiamo è una variante al Blueprint. Quanto tempo ci metteremo a realizzarla? Sicuramente meno che con il tombamento» spiega ancora Signorini. La partita non sarà comunque giocata nel prossimo comitato di gestione: lunedì è previsto l'insediamento, mentre in quello convocato a fine mese, sarà varata l'operazione di «riqualificazione delle riparazioni navali». Signorini chiuderà così il dossier delle concessioni ai privati dei

bacini. «È un'urgenza», ma non è l'unica: il problema è che per affrontarle mancano i mezzi. «A Genova, che è il primo porto d'Italia, servono poteri speciali». Il presidente dell'Autorità di sistema lancia la proposta in un seminario organizzato dalla lista civica che sostiene la candidatura a sindaco dell'ex assessore della giunta Pericu, Arcangelo Merella. «Per le grandi opere di questo paese come ad esempio l'alta velocità e l'Expo, il governo ha previsto un commissario. Noi siamo il primo porto d'Italia e abbiamo bisogno di poteri speciali per realizzare quello che serve». Come quel pezzo di Blueprint.



Paolo Signorini

BALCISTRO

GENOVA, SIGNORINI: DEFINITIVO IL NO AL TOMBAMENTO

Nuovo Blueprint trasformato in "spezzatino"

IL PROGETTO Blueprint, a Genova, sarà realizzato a pezzi. E mentre Signorini annuncia il definitivo no al tombamento, Confindustria è favorevole solo al nuovo accosto di molo Giano.

COLUCCIA >> 21

IL DIBATTITO SULLE ULTIME MODIFICHE PROPOSTE PER IL DISEGNO DI PIANO

Il nuovo Blueprint è un puzzle ora prenderà forma "a pezzi"

Confindustria: «Sì all'accosto di molo Giano purché sia solo il primo passo, il riempimento del porticciolo va confermato»

ANNAMARIA COLUCCIA

SÌ AL NUOVO ACCOSTO per le riparazioni navali a molo Giano se è il primo passo per realizzare il Blueprint, ma non l'alternativa al riempimento del porticciolo Duca degli Abruzzi. È la posizione di Confindustria Genova sul "cambio di rotta" annunciato da Paolo Signorini, presidente dell'Autorità che governa i porti di Genova e Savona, rispetto all'attuazione della parte di Blueprint di Renzo Piano che gli compete.

Signorini ha annunciato la volontà di accantonare il controverso progetto di riempimento integrale del porticciolo Duca degli Abruzzi, per realizzare, invece, un nuovo accosto e aumentare lo spazio a terra per le riparazioni navali a molo Giano. È questa novità rappresenta solo l'ultimo cambio in corso nel cammino tortuoso del Blueprint, che ha già visto allungarsi di molto i tempi e frammentarsi sempre più l'iter che dovrebbe portare a realizzare il fronte mare del levante genovese secondo il disegno di Piano. La demolizione dell'ex

Nira, che avrebbe dovuto essere il primo segno, è, infatti, di là da venire, il progetto della Torre Piloti ha avuto uno stop imprevisto e il concorso per riprogettare l'ex quartiere fieristico si è concluso senza un vincitore.

Il nodo Duca degli Abruzzi

«Confindustria Genova conferma la propria adesione al progetto Blueprint quale risposta alle esigenze di consolidamento e sviluppo delle aziende del comparto» delle riparazioni navali, si legge nella nota ufficiale inviata da Confindustria. «Tenuto conto dei tempi di approvazione del nuovo Piano Regolatore di Sistema - prosegue ancora la nota - Confindustria Genova ritiene tuttavia utile definire con l'Autorità di Sistema e con le Istituzioni competenti alcuni primi interventi sull'area che consentano alle aziende di operare con maggiore efficienza». Quindi, nulla da obiettare se il progetto annunciato da Signorini rappresenta un primo passo verso l'attuazione completa del Blueprint che, per gli imprenditori delle riparazioni navali,

deve continuare a prevedere il tombamento del porticciolo Duca degli Abruzzi. Tombamento che, però, richiederebbe tempi di attuazione molto lunghi e ad oggi del tutto indefinibili (s'ipotizzano molti anni), senza contare l'opposizione all'intervento da parte dei circoli nautici, a cominciare dallo Yacht Club, e degli ambientalisti che fin dall'inizio hanno contestato il riempimento del porticciolo.

L'intervento su molo Giano, invece, ha il vantaggio di essere realizzabile in tempi più brevi: circa un anno-un anno e mezzo per approvare il progetto e bandire la gara d'appalto per l'avvio dell'intervento, e probabilmente un anno o due per realizzare i lavori.

Signorini, annunciando il "nuovo corso", ha indicato la soluzione dell'ampliamento di molo Giano come un'alternativa al riempimento del porticciolo Duca degli Abruzzi e ieri lo ha confermato. Si vedrà se, strada facendo, l'impostazione potrà cambiare ancora.

«L'importante è che si inizi a lavorare per dare una risposta alle esigenze delle riparazioni

navali - osserva l'assessore comunale allo Sviluppo economico Emanuele Piazza - Quello che conta è aver avviato un percorso che dovrà essere approfondito con gli operatori e con i sindacati per definire qual è il dimensionamento corretto dei riempimenti necessari».

Rixi: «Una regia unitaria»

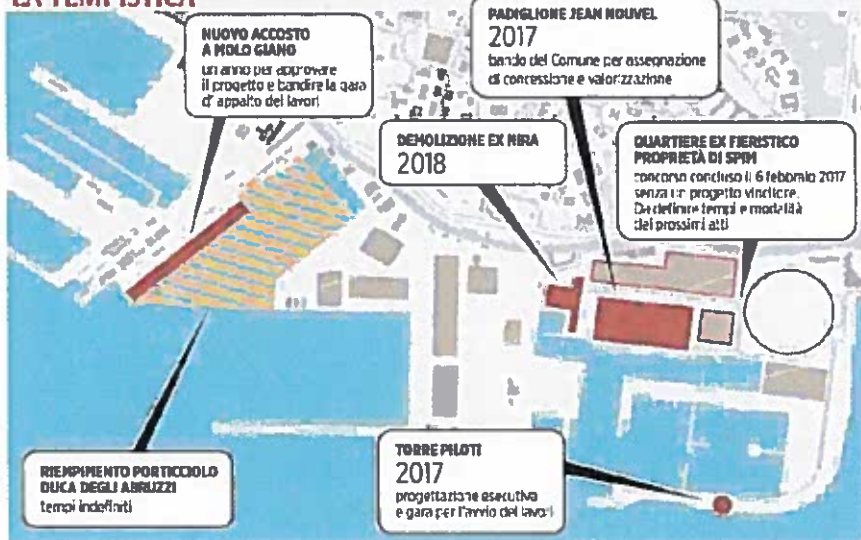
«Bisogna fare gli interventi che servono, ma le valutazioni spettano ai tecnici - commenta l'assessore regionale allo Sviluppo economico Edoardo Rixi - Se i tecnici ritengono che le esigenze delle riparazioni navali possano essere soddisfatte con un intervento meno invasivo rispetto al riempimento del porticciolo Duca degli Abruzzi, va bene. Le esigenze da soddisfare sono tante e diverse, e dobbiamo trovare le soluzioni che possano conciliarle al meglio».

Rixi, però, è convinto anche che si debba cambiare rotta nella "gestione" complessiva del Blueprint: «Non si può continuare a procedere a spizzichi e bocconi, dev'esserci una società pubblica che abbia la regia e la responsabilità dell'attuazione del Blueprint - spiega - Se davvero si vuole realizzare il disegno di Renzo Piano bisogna dotarsi degli strumenti che rendano possibile la sua attuazione. È un problema che Comune, Regione e **Autorità portuale** devono affrontare, perché la riqualificazione del fronte mare va gestita in modo unitario. Renzo Piano deve avere un referente a cui rivolgersi e dev'essere una società pubblica, secondo me formata dalle tre istituzioni locali, che abbia la regia degli interventi e che cerchi le risorse pubbliche e private per realizzare il Blueprint. Io credo che il Governo sia disponibile a investire anche più di quello che ha già stanziato fino ad oggi».

coluccia@lsecoloxx.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LA TEMPISTICA



PRIMA RIUNIONE DEL BOARD DELL'AUTORITY MANCA ANCORA IL SEGRETARIO GENERALE

Concessioni, Terzo valico e camalli I nodi del porto sul tavolo del governo

Sbarca a Genova l'esperto che ha scritto la riforma: oggi summit con terminalisti e Culmv

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Il primo incontro era saltato. Appuntamento la settimana scorsa a Roma, il numero uno dei terminalisti genovesi Gilberto Danesi e il console della Culmv Antonio Benvenuti erano pronti a scendere al ministero, accompagnati dal deputato Pd Mario Tullio.

Il nodo principale è quello della compagnia, alla ricerca dell'equilibrio nei conti e nell'organizzazione. Così visto che la situazione sta diventando d'emergenza, Ivano Russo, il fidato consigliere del ministro Delrio, salirà a Genova. Atterrerà oggi in mattinata, un passo prima in Capitaneria e poi una fitta agenda di incontri. La prima delegazione che sarà ricevuta dall'esperto che ha scritto la riforma portuale, è quella dei terminalisti. Raccontano che sul tavolo ci saranno soprattutto due temi: concessioni e Terzo valico. Sul

primo capitolo gli operatori faranno ulteriore pressing, anche se ormai il percorso pare tracciato. «Vogliamo capire se l'Authority può procedere celermente» spiega un operatore. L'altro nodo invece appare più complesso. Perché i terminalisti chiedono rassicurazioni sull'inizio dell'operatività del Terzo valico. Sulla realizzazione dell'infrastruttura i tempi sembrano certi, ma su come alimentarla e renderla efficiente, gli operatori chiederanno chiarezza. Preoccupano i link che permettono alla merce di uscire via treno dal porto e immettersi nel corridoio europeo. «Saranno pronti in tempo?» si chiedono gli operatori.

Dopo i terminalisti, Russo incontrerà la Culmv. È probabile che sul tavolo finisca la richiesta di una transazione dei fondi che risalgono al 1998 e che dovrebbero valere sei milioni. Una vecchia grana, trascinata sino ad oggi: la Compagnia ritiene che quei soldi

spettino ai camalli, mentre l'Unione Europa li aveva già dichiarati illegittimi: «È un aiuto di Stato» aveva sentenziato Bruxelles. Toccherà al ministero trovare una soluzione.

Sul fronte dell'Authority invece, oggi sarà il giorno dell'insediamento del board portuale. Francesco Parola, Rino Canavese e Marco Doria, insieme con il rappresentante della Capitaneria, Domenico Napoli, si riuniranno al mattino a Palazzo San Giorgio. Sarà l'incontro di insediamento del nuovo Comitato, mentre per la prima riunione operativa bisognerà aspettare fine mese. La governance però non è completa: mancano il tavolo di partenariato e soprattutto il segretario generale. Paolo Signorini sarebbe orientato ad una figura esterna alla "macchina", di peso politico e non solo con competenze amministrative. Scelto il profilo, non c'è ancora certezza sui tempi.

www.themeditegraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il lavoro sulle banchine al centro dell'incontro di oggi PAMBIANCHI

Porti: Savona, sistemata prima campata sovrappasso Vado

Port Authority, opera eccezionale che ha pochi eguali in Italia



(ANSA) - VADO LIGURE (SAVONA), 10 MAR - "Un'opera che, per tecnica adottata e complessità operativa, ha pochi eguali in Italia". Così l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha annunciato stamani l'inizio delle operazioni di sistemazione della prima campata del sovrappasso di Vado Ligure (Savona), un'opera che farà parte della nuova viabilità legata alla realizzazione della piattaforma contenitori Maersk.

"Tecnicamente - spiegano alla Port Authority - la prima campata, realizzata in impalcato metallico, 40 metri di luce, larghezza circa 30 metri, peso 800 tonnellate e verrà sistemata 'a spinta' da mare verso monte". La struttura cioè sarà fatta scivolare su una struttura provvisoria realizzata in ferro, chiamata avambecco, che servirà a anticipare l'appoggio della campata a scavalco sull'Aurelia. Il sovrappasso sarà formato da tre campate: la seconda sarà posizionata tra circa un mese e a distanza di un altro mese la terza. All'operazione di questa mattina erano presenti il presidente di Grandi Lavori Fincosit Vincenzo Sarpero, tutto lo staff tecnico che realizza l'opera e un collaudatore del Ministero dei Trasporti, proprio per l'eccezionalità dell'intervento. Il costo totale dell'opera è di 25 milioni di euro.

Porto Spezia: Roncallo, "Via dalle partecipate"

Previsti anche nuovi dragaggi



(ANSA) - LA SPEZIA, 10 MAR - Fuori dalle partecipate, sviluppo del traffico merci su ferro, nuova banchina per accosti crocieristici e dragaggi. Sono i punti sui quali sta lavorando Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale che unisce Spezia e Marina di Carrara. Ieri l'ok dal comitato portuale della Spezia al bilancio di previsione e al piano triennale delle opere, in attesa di completare il comitato di gestione con la nomina dei due componenti mancanti della Toscana. "Stiamo seguendo un piano di razionalizzazione delle società partecipate", ha detto Roncallo, a cominciare da quelle riguardanti i servizi crocieristici, da cui nascerà un nuovo soggetto unico che dal 2018 potrà gestire i servizi alle compagnie del settore. Rimane la partecipazione a La Spezia Shunting Railway, per il traffico ferroviario in porto. "Uno dei nostri fiori all'occhiello, vogliamo crescere sino ad arrivare al 50% del traffico su ferro", ha sottolineato.

Previsto un investimento da 38 milioni dal Cipe per la realizzazione di nove nuovi binari. Verrà concretizzato anche l'intervento sulla darsena di molo Pagliari che permetterà di ricollocare le storiche marine del Canaletto. Sempre più strategico il retroporto di Santo Stefano Magra, che diventerà un polo per i controlli doganali. L'autorità prevede opere di dragaggio per accosti di navi più importanti. "Faremo subito un dragaggio a lato ovest del molo Fornelli per circa 30-40 mila metri cubi di materiale - ha detto Roncallo -. L'idea è farlo chiudendo il bacino tra i moli Fornelli e Garibaldi, per operare senza creare problemi", viste le vicende giudiziarie legate alla dispersione di fanghi che negli scorsi anni hanno contrapposto mitilicoltori e Autorità Portuale. "Previsto un dragaggio più consistente a molo Garibaldi, ma vogliamo valutare quali sono le migliori tecnologie in uso in Europa. Ci sono tecnologie più avanzate oggi rispetto alla benna. Il porto ha bisogno di dragaggi, non possiamo farne a meno".

Porti: Roncallo, Spezia e Carrara complementari su crociere

Merci, su porto ligure 113 milioni d'investimenti da terminalisti



(ANSA) - LA SPEZIA, 10 MAR - Uscire dalla gestione provvisoria e allineare le complementarità dei due porti: su questo sta lavorando l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, che ha unito le Ap della Spezia e di Marina di Carrara. Primo punto il completamento del comitato di gestione, con le due figure mancanti. Il 14 marzo la Regione Toscana porterà in consiglio la delibera per la nomina del suo componente. A giorni anche la nomina del Comune di Carrara.

Questo passaggio permetterà alla nuova authority di uscire dalla gestione provvisoria entro fine aprile per arrivare ad un primo comitato di gestione in cui verrà definito il nuovo segretario generale. I due porti dovranno arrivare ad essere allineati, dall'organigramma sino ai piani regolatori e al bilancio. "I due porti - ha detto Carla Roncallo, nella prima conferenza stampa dalla sua nomina - hanno proprie specificità.

Questa vocazione differente è un elemento positivo in ottica complementare. Su Carrara occorre lavorare sul waterfront e sul piano regolatore portuale non ancora approvato, punto di svolta per questo porto. Su Spezia ieri abbiamo fatto un comitato portuale, con la vecchia composizione, per superare il problema dell'approvazione del bilancio preventivo e del piano triennale delle opere". Sono previsti 113 milioni di investimenti da parte dei due terminalisti, Lsct e Terminal del Golfo per l'ampliamento e il dragaggio alla Spezia. I due terminalisti muovono 1 milione e 300 mila teu, in maggioranza Lsct (Contship) che a febbraio ha registrato un aumento del 22% sullo stesso periodo dell'anno precedente. Non solo scalo merci ma anche crociere. Se alla Spezia la sfida sarà la costruzione di una nuova banchina per un nuovo accosto e del terminal crocieristico, anche Marina di Carrara può dare "sfogo" alle richieste delle compagnie da crociera utilizzando la banchina Talierno. "Un porto interessante per gli scali turistici verso le città toscane. L'offerta congiunta di Spezia e di Carrara potrà aumentare i numeri degli scali già nel 2018", ha detto Roncallo. La settimana prossima Roncallo sarà a Miami per incontrare le principali compagnie crocieristiche mondiali. L'obiettivo è tornare a superare quota 500 mila passeggeri il prossimo anno.

AUTHORITY LA SPEZIA E CARRARA

«No guerre su crociere Via dalle partecipate»

La presidente: «Porti complementari»

LA SPEZIA. Uscire dalla gestione provvisoria e allineare le complementarità dei due porti: su questo sta lavorando l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, che ha unito le **authority** della Spezia e di Marina di Carrara. Primo punto il completamento del comitato di gestione, con le due figure mancanti. Il 14 marzo Regione Toscana porterà in consiglio la delibera per la nomina del suo componente. A giorni anche la nomina del Comune di Carrara. Questo passaggio permetterà alla nuova **authority** di uscire dalla gestione provvisoria entro fine aprile.

«I due porti - ha detto la presidente Carla Roncallo - hanno proprie specificità. Questa vocazione differente è un elemento positivo in ottica complementare. Su Carrara occorre lavorare sul waterfront e sul piano regolatore portuale non ancora approvato, punto di svolta per questo porto. Su Spezia abbiamo fatto un comitato portuale, con la vecchia composizione, per superare il problema dell'approvazione del bilancio preventivo e del piano triennale delle opere». Sono previsti 113 milioni di investimenti da parte dei due terminalisti, Lsct e Terminal del Golfo per l'ampliamento e il dragaggio alla Spezia.



Carla Roncallo

PISTELLI

Sul fronte crociere, se alla Spezia la sfida sarà la costruzione di una nuova banchina e del terminal crocieristico, anche Marina di Carrara può dare «sfogo» alle richieste delle compagnie utilizzando la banchina Taliercio. «L'offerta congiunta di Spezia e di Carrara potrà aumentare i numeri degli scali già nel 2018», ha detto Roncallo. In Italia abbiamo un territorio talmente importante per le compagnie che c'è spazio per Genova, Livorno e La Spezia. Non credo dovremmo farci la guerra». Roncallo annuncia poi l'uscita dalle partecipate: «Stiamo seguendo un piano di razionalizzazione delle società partecipate», a cominciare da quelle riguardanti i servizi crocieristici, da cui nascerà un nuovo soggetto unico.

L'AREA DISPONIBILE

CENTOMILA METRI QUADRATI
IN CONCESSIONE PER 20 ANNI
A PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME

INFRASTRUTTURA

UN SISTEMA DI PRIMO PIANO
IN ITALIA E NEL MEDITERRANEO
PER LE NUOVE ESIGENZE LOGISTICHE

«FIDUCIOSO»

IL PRESIDENTE DELLA REGIONE
RITIENE CI SIANO ANCORA MARGINI
PER IL PROGETTO DI REBRAB

‘Il futuro di Piombino riparte da qui’ Rossi e Corsini in visita al porto

Il governatore e il nuovo leader dell'Authority sulle banchine

PIOMBINO - «IL PORTO di Piombino è una grande realtà nel Mediterraneo». Così il governatore Enrico Rossi che ha fatto visita allo scalo piombinese (assenti il sindaco e assessori di Piombino), salutando l'ex commissario Luciano Guerrieri e facendo invece gli auguri per il lavoro che lo attende al nuovo presidente dell'Adsp Stefano Corsini. Una visita su un rimorchiatore dei fratelli Neri che ha portato istituzioni e giornalisti a fare un tour via mare nell'area in espansione del porto, fino ad avvicinarsi ai cassoni della Costa Concordia, ormeggiati alla banchina est, proprio nella nuova area da 100 mila metri quadrati data in concessione, per 20 anni, alla società Piombino Industrie Marittime, costituita dal cantiere genovese San Giorgio del Porto e dal gruppo livornese Fratelli Neri.

IL FUTURO di Piombino passa anche e soprattutto da qui: dai quei



IL SOPRALLUOGO Rossi e Corsini sul rimorchiatore Neri per la visita alle banchine dove si lavora con i cassoni della ex nave Concordia. Nell'altra foto a sinistra Guerrieri e Corsini

cassoni e dal nuovo impianto di demolizione e riciclaggio navale. «Ringrazio il commissario Guerrieri per quel che ha fatto qui - afferma Enrico Rossi - è evidente che si è creata in Italia e nel Mediterraneo una nuova grande infrastruttura

che darà alla Toscana tante soddisfazioni. Questi cassoni verranno usati per realizzare i fondali per un bacino per le attività di demolizione». «Il porto è in fase di forte cambiamento - ha detto Guerrieri - e sta ricevendo una grande attenzione

da parte di molti soggetti». Il riferimento è a General Electric che intende sviluppare qui un polo tecnologico per turbine a gas cui la Regione ha contribuito con 60 milioni di euro; alla Nuova Solmine, che ha chiesto un'area in concessione per lo sviluppo delle proprie attività legate alla logistica; ad Arcelor-Mittal, che ha ottenuto i finanziamenti relativi al bando sui protocolli di insediamento nell'area di crisi piombinese. Poi c'è Ceital con il suo progetto per l'approfondimento e la logistica. Rossi si è detto fiducioso. «Rebrab ha sempre confermato di voler realizzare i progetti presentati, adesso aspettiamo il piano industriale definitivo. Certo i tordi ci sono e questo mi inquieta, ma il mio istinto mi dice di avere fiducia». Il presidente Rossi ha poi fatto gli auguri a Corsini - ha detto Rossi - che oltre a Piombino dovrà pensare a valorizzare i finanziamenti regionali anche a Livorno, specie per la darsena Europas.

Maila Papi

La visita del governatore della Toscana a Piombino. Auguri a Corsini per il lavoro che lo attende



Rossi: Lo scalo piombinese, una grande realtà nel Mediterraneo

Piombino, 10 marzo 2017 – L'istantanea di Enrico Rossi in terra piombinese è la sintesi del messaggio che il governatore lancia dal nuovo motore propulsivo della Toscana. La scena si svolge in porto, nella nuova area da 100 mila metri quadrati data in concessione, per 20 anni, alla società Piombino Industrie Marittime, costituita dal cantiere genovese San Giorgio del Porto e dal gruppo livornese Fratelli Neri. È il momento della foto: Rossi; il presidente designato dell'Adsp, Stefano Corsini, e il commissario uscente dell'ex Autorità Portuale di Piombino Luciano Guerrieri, guardano da lontano i cassoni di sostentamento della Costa Concordia ormeggiati da ormai venti giorni alla banchina est. Sono i cosiddetti sponsons che servirono a suo tempo per rimettere in galleggiamento il relitto della Costa Crociere ed ora rappresentano il primo tassello di un mosaico complesso che le istituzioni e le imprese si apprestano a costruire insieme. L'obiettivo da tragguardare è chiaro: trasformare quest'area in un moderno polo di demolizioni, refitting e riciclaggio delle navi. Il futuro di Piombino passa anche e soprattutto da qui: dai quei cassoni e dal nuovo impianto di demolizione e riciclaggio navale.

“Ringrazio il commissario Guerrieri per quel che ha fatto qui – afferma Enrico Rossi – è evidente che si è creata in Italia e nel Mediterraneo una nuova grande infrastruttura che darà alla toscana tante soddisfazioni. Questi cassoni verranno usati per realizzare un bacino per le attività di demolizione”.

Piombino diventa, insomma, uno degli assi portanti attorno al quale ruotano le politiche di sviluppo dell'intera area costiera. E non è un mistero che nello scalo piombinese si respiri da tempo una nuova aria.

Sono passati più di quattro anni da quella primavera del 2013. Da quando il territorio di piombino è stato riconosciuto quale area di crisi industriale complessa si sono moltiplicati gli sforzi per rendere lo scalo portuale veramente competitivo e i risultati oggi sono sotto gli occhi di tutti. Il nuovo Piano Regolatore Portuale approvato in tempi record; il piazzale di radice della Darsena Nord e la banchina est realizzati in meno di due anni e assegnati alla PIM; il banchinamento e prolungamento, alla radice della stessa banchina est, del molo di stoffluto (lavori assegnati – conclusione prevista nel 2018); l'opera di prolungamento di circa 430 metri del Molo Batteria (completata all'80%); i dragaggi realizzati e la progettazione della “bretellina” tra lo svincolo Gagno – Terre rosse della SS 398 e le nuove aree del PRP, che permette l'ingresso alla zona nord del porto (in esercizio tra 15 mesi): sono tutti interventi infrastrutturali di spessore che stanno cambiando il volto dello scalo piombinese.

“Il porto è in fase di forte cambiamento – ha detto Guerrieri – e sta ricevendo una grande attenzione da parte di molti soggetti” Il riferimento è a General Electric che intende sviluppare qui un polo tecnologico per turbine a gas cui la Regione ha contribuito con 60 milioni di euro; alla Nuova Solmine, che ha chiesto un'area in concessione per lo sviluppo delle proprie attività legate alla logistica; ad ArcelorMittal, che ha ottenuto i finanziamenti relativi al bando sui protocolli di insediamento nell'area di crisi piombinese. Corsini può raccogliere i frutti del gran lavoro svolto dai suoi predecessori: arriva a Piombino consapevole che di materia da sviluppare ce n'è ancora molta e per tutto il Sistema, con il fine di costruire un futuro che coinvolga entrambi i porti, Livorno e Piombino.

“Faccio i migliori auguri a Corsini – ha detto Rossi – che oltre a Piombino dovrà pensare a valorizzare i finanziamenti regionali anche a Livorno, specie per la darsena europea. Sullo scalo labronico siamo già intervenuti per realizzare il collegamento diretto con la rete ferroviaria nazionale. Nel 2017 interverremo con RFI per lo scavalco ferroviario di collegamento con Guasticce che assumerà sempre più la funzione di retroporto”.

RIBADITO NEGLI INCONTRI A LIVORNO E PIOMBINO CON GLI OPERATORI

Corsini, il Mantra "sistema"

Il presidente (il cui decreto di nomina è già stato firmato lunedì) ha parlato di specializzazioni e di tempi veloci

LIVORNO - Uno e due: il presidente dell'AdSP dell'alto Tirreno ingegner Stefano Corsini ha incontrato il cluster portuale di Livorno e Piombino, come preannunciato, martedì e mercoledì scorsi. Qualcuno ha definito gli incontri come "la visita delle sette chiese" della liturgia cristiana. E in effetti il "presidente designato"

A.F.

(segue in ultima pagina)



Nella foto: l'incontro a Livorno.

Corsini, il Mantra "sistema"



Nella foto: l'incontro a Piombino.

(formula atipica e nemmeno tanto corretta: risulta che il decreto di nomina di Corsini sia stato firmato dal ministro lunedì scorso, e sia in viaggio lemme lemme sulle varie scrivanie della burocrazia del MIT, rallentato dall'influenza con febbre alta di una funzionaria) si è limitato a recitare con la giusta convinzione il suo Mantra: Livorno e Piombino devono diventare un sistema unico, le specializzazioni dei due porti vanno sviluppate, per Livorno la piattaforma Europa va accelerata (light o heavy che sia) bisogna

lavorare come comunità "perché la concorrenza corre".

Al di là delle dichiarazioni e dei comunicati ufficiali - con i ringraziamenti a chi esce e a chi è entrato - l'impressione suscitata negli operatori sembra variare tra il buono e il molto buono. In sintesi: Corsini è prima di tutto un tecnico e sa di quello che parla quando espone le sue idee sugli sviluppi dei porti; ma è anche un navigato frequentatore della politica romana, e sa altrettanto bene già in partenza su cosa potrà contare e su cosa andrà

considerato "un sogno". Ammesso che a Roma non succedano dei patatrac, ovvio. E' il bello della diretta, reciterebbe qualcuno.

Che sia investito in pieno dalla carica Corsini lo ha confermato anche ieri, quando all'annuncio di una visita del presidente della Regione Rossi a Piombino, è subito rientrato da Roma - dove era tornato giovedì - per proporsi come ospite designato dal governo. Mentre andiamo in stampa non sappiamo se tra Rossi e Corsini il colloquio ci sia stato, e se si in che termini. Una cosa è certa: nel Corsini-pensiero il porto di Piombino non è un'entità inferiore aggregata a quello di Livorno, ma un *unicum* sulle cui specializzazioni insistere per potenziare l'intero sistema. Adesso, avanti tutta sul comitato di gestione: con i sindaci di Livorno e Piombino che si sono detti collaborativi e con la Regione (vedi incontro previsto di ieri) che potrebbe diventarlo. Speriamo.

Corsini: Livorno e Piombino alla ricerca di una nuova vision

“Piombino ha dato prova in questi anni di aver creduto nella propria rinascita e assieme a Livorno può ambire ad acquisire una dimensione più ampia di quella prefigurata dalla legge di riforma della 84/94. A chi è abituato a traguardare nuovi orizzonti, a chi ritiene che i due porti possano fare insieme massa critica e gestire in modo sinergico i traffici più importanti, chiedo fiducia: lavorerò perché non ci siano porti di serie A e di serie B. Dobbiamo dotare il sistema dell'Alto Tirreno di una nuova vision; cominceremo a discuterne seriamente non appena si saranno insediati i nuovi organi di governance dell'Adsp”.

È questo il concetto chiave espresso dal presidente designato dell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini, nella sua prima uscita pubblica a Piombino. Nel quartier generale dell'ormai ex Port Authority, il commissario uscente Luciano Guerrieri ha radunato tutto il cluster locale per dare il benvenuto all'ingegnere romano e per dire arrivederci: “Dopo tanti anni si chiude per me una lunga esperienza di collaborazione, e con essa si conclude anche l'era delle Autorità Portuali così come le conosceamo” - ha detto Guerrieri.

L'ex numero uno di Palazzo Cisp ha ricordato quanto di buono fatto in questo lungo periodo di commissariamento: “Abbiamo approvato il nuovo Piano Regolatore Portuale, abbiamo realizzato opere importanti, come il nuovo molo foraneo e il canale di accesso, e abbiamo quasi ultimato il prolungamento del molo sopraflutto. Tra Piombino e l'Isola d'Elba sono stati realizzati investimenti per circa 240 milioni di euro. Si è trattato di un lavoro che ha dato risultati importanti e in tempi ragionevolmente brevi”:

Guerrieri guarda alle tante scommesse vinte, a cominciare dalla realizzazione del moderno polo di demolizioni navali. Sa che in porto si stanno registrando segnali importanti di cambiamento (“Ci sono imprese che oggi stanno e vogliono continuare ad investire a Piombino, come ArcelorMittal, la nuova Solmine, e la Dalmine, alla stessa PIM”), ma è anche consapevole del fatto che le sfide da vincere sono ancora molte. E per l'ex numero uno dell'APP sono tutte partite che vanno giocate con la stessa determinazione con cui la comunità di Piombino riuscì a sollevarsi dalle ceneri della seconda guerra mondiale: “La battaglia di Piombino del 10 settembre del 1943, che si è svolta in porto, è stata riconosciuta come un atto di resistenza della nostra città alle forze navali tedesche. In quella situazione drammatica, con lo scalo portuale praticamente distrutto, riuscimmo a trovare le forze per andare avanti. La situazione attuale non è paragonabile a quella di allora, ma esattamente come allora abbiamo davanti a noi una battaglia di grandi dimensioni”.

Il commissario uscente pensa al momento di difficoltà in cui si trova oggi tutta l'area piombinese, pensa per esempio alla vicenda Aferpi, “di cui si stanno occupando le istituzioni”, ma richiama l'ottimismo della volontà: “Se lo scalo portuale piombinese ha oggi un futuro lo dobbiamo anche al primo presidente dell'Autorità Portuale di Piombino, Tullio Tabani e al suo segretario generale, Stelio Montomoli. È grazie a loro se oggi possiamo provare a lanciare il sistema dell'Alto Tirreno verso nuovi importanti obiettivi e credo che siano state già costruite le basi per sviluppare una nuova competitività”.

La parola è passata quindi agli operatori, che hanno tutti ringraziato Luciano Guerrieri per l'ottimo lavoro svolto. Si sono susseguiti negli interventi Piero Neri (Ft.Ili Neri e Pim); Carlo Torlai (Compagnia Portuale di Piombino), Simone Angella (Filt-Cgil) e Laura Miele (Asamar). Anche il vice sindaco di Piombino, Stefano Ferrini, ha voluto ringraziare l'ex commissario dell'APP e ha aggiunto: “quella prefigurata da Corsini è una sfida non semplice. Faremo sentire al nuovo presidente tutta la vicinanza dell'amministrazione comunale. Caro Presidente, noi faremo la nostra parte. Può contare su di noi”.

Rossi: Piombino Polo per le demolizioni navali

PIOMBINO - L'istantanea di Enrico Rossi in terra piombinese è la sintesi del messaggio che il governatore lancia dal nuovo motore propulsivo della Toscana. La scena si svolge in porto, nella nuova area da 100 mila metri quadrati data in concessione, per 20 anni, alla società Piombino Industrie Marittime, costituita dal cantiere genovese San Giorgio del Porto e dal gruppo livornese Fratelli Neri. È il momento della foto: Rossi; il presidente designato dell'Adsp, Stefano Corsini, e il commissario uscente dell'ex Autorità Portuale di Piombino Luciano Guerrieri, guardano da lontano i cassoni di sostentamento della Costa Concordia ormeggiati da ormai venti giorni alla banchina est. Sono i cosiddetti sponsons che servirono a suo tempo per rimettere in galleggiamento il relitto della Costa Crociere ed ora rappresentano il primo tassello di un mosaico complesso che le istituzioni e le imprese si apprestano a costruire insieme. L'obiettivo da raggiungere è chiaro: trasformare quest'area in un moderno polo di demolizioni, refitting e riciclaggio delle navi. Il futuro di Piombino passa anche e soprattutto da qui: dai quei cassoni e dal nuovo impianto di demolizione e riciclaggio navale.

"Ringrazio il commissario Guerrieri per quel che ha fatto qui – afferma Enrico Rossi – è evidente che si è creata in Italia e nel Mediterraneo una nuova grande infrastruttura che darà alla toscana tante soddisfazioni. Questi cassoni verranno usati per realizzare un bacino per le attività di demolizione".

Piombino diventa, insomma, uno degli assi portanti attorno al quale ruotano le politiche di sviluppo dell'intera area costiera. E non è un mistero che nello scalo piombinese si respiri da tempo una nuova aria.

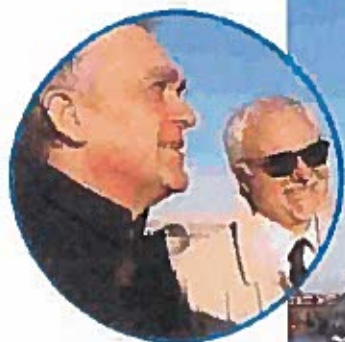
Sono passati più di quattro anni da quella primavera del 2013. Da quando il territorio di piombino è stato riconosciuto quale area di crisi industriale complessa si sono moltiplicati gli sforzi per rendere lo scalo portuale veramente competitivo e i risultati oggi sono sotto gli occhi di tutti. Il nuovo Piano Regolatore Portuale approvato in tempi record; il piazzale di radice della Darsena Nord e la banchina est realizzati in meno di due anni e assegnati alla PIM; il banchinamento e prolungamento, alla radice della stessa banchina est, del molo di stofflutto (lavori assegnati - conclusione prevista nel 2018); l'opera di prolungamento di circa 430 metri del Molo Batteria (completata all'80%); i dragaggi realizzati e la progettazione della "bretellina" tra lo svincolo Gagno – Terre rosse della SS 398 e le nuove aree del PRP, che permette l'ingresso alla zona nord del porto (in esercizio tra 15 mesi): sono tutti interventi infrastrutturali di spessore che stanno cambiando il volto dello scalo piombinese.

"Il porto è in fase di forte cambiamento – ha detto Guerrieri – e sta ricevendo una grande attenzione da parte di molti soggetti".

Il riferimento è a General Electric che intende sviluppare qui un polo tecnologico per turbine a gas cui la Regione ha contribuito con 60 milioni di euro; alla Nuova Solmine, che ha chiesto un'area in concessione per lo sviluppo delle proprie attività legate alla logistica; ad ArcelorMittal, che ha ottenuto i finanziamenti relativi al bando sui protocolli di insediamento nell'area di crisi piombinese.

Corsini può raccogliere i frutti del gran lavoro svolto dai suoi predecessori: arriva a Piombino consapevole che di materia da sviluppare ce n'è ancora molta e per tutto il Sistema, con il fine di costruire un futuro che coinvolga entrambi i porti, Livorno e Piombino.

"Faccio i migliori auguri a Corsini – ha detto Rossi – che oltre a Piombino dovrà pensare a valorizzare i finanziamenti regionali anche a Livorno, specie per la Darsena Europa. Sullo scalo labronico siamo già intervenuti per realizzare il collegamento diretto con la rete ferroviaria nazionale. Nel 2017 interverremo con RFI per lo scavalco ferroviario di collegamento con Guasticce che assumerà sempre più la funzione di retroporto".



STRUTTURE
Enrico Rossi e Stefano Corsini, nella foto grabde Luciano Guerrieri mostra i cassoni della Concordia



Un grande bacino di carenaggio con i cassoni di nave Concordia

Ecco il progetto di «Pim» a cui si sta lavorando in porto

—PIOMBINO—

SE LO ERANO chiesto in molti: perché i genovesi di San Giorgio al porto (che insieme ai Fratelli Neri hanno costituito Piombino Industrie Merittume), riportano i cassoni della Concordia a Piombino invece di demolirli a Genova come è stato fatto con tutta l'ex nave da crociera?

Già, perché? Accanto al dato positivo di un primo cantiere aperto sulle banchine del nuovo porto, ci si domandava per quale motivo fosse stato messo in piedi un trasporto in mare comunque di un certo costo da Genova a Piombino.

IL MOTIVO è stato svelato durante la visita alle strutture portuali del nuovo presidente dell'Alto Tirreno Stefano Corsini che insie-

me al presidente della Regione Enrico Rossi e al commissario uscente di Piombino Luciano Guerrieri. Il piano per i cassoni della Concordia è questo: diventeranno un gigantesco sistema di sollevamento per tirar fuori dall'acqua gli scafi nelle navi da rottamare. Normalmente si fa entrare una nave in un bacino di carenaggio e poi si svuota l'acqua all'interno. In questo caso invece i cassoni saranno sul fondo, tutti saldati insieme per costituire una piattaforma.

AL MOMENTO giusto, quando la nave sarà posizionata sopra e verranno svuotati dell'acqua di zavorra e riempiti di aria e funzioneranno come un sollevatore che farà uscire fuori dall'acqua lo scafo dell'unità. I cassoni, riqualificati e adeguatamente trattati con pro-

tettivi, saranno posizionati in modo da poter essere saldati l'uno con l'altro fino ad arrivare ad una dimensione di circa 250 metri di lunghezza e 40 di larghezza. E' chiaro che in una prima fase parte

PIATTAFORMA

I cassoni saranno saldati insieme per sollevare le navi

dello smantellamento delle unità navali potrà avvenire all'ormeggio, poi, quando la nave sarà anche alleggerita, verrà sollevata dai cassoni che comunque hanno tenuto a galla un gigante come la Concordia e quindi hanno dimensioni e struttura tale da poter svolgere tranquillamente il lavoro in sicurezza. Infine l'aspetto di tuta-

le ambientale. Per evitare rischi di sversamento di olii o combustibile durante le operazioni di demolizione navi sarà allestita una pompa a bolle d'aria che sarà posizionata bocca di uscita del porto, tra i due moli. Il sistema di pompe, se necessario potrà assicurare un "muro" di bolle, che impedirà ai liquidi oleosi, (che sono più leggeri dell'acqua, ndr.) di fuoriuscire dall'area portuale e disperdersi nel golfo. Il muro a bolle sarà attivo anche durante le operazioni di dragaggio. Durante la visita al porto è stato anche ricordato che il piazzale di demolizione non è ancora pronto, e resta da completare la strada 398 a quattro corsie di accesso al porto, anche se c'è già a buon punto una «camionabile» che passa da Terre Rosse e arriva alla rotatoria omonima.

m.p.

Piombino

LA NOSTRA ECONOMIA

APPALTI AL RIBASSO

«SIAMO STANCHI - DICE SIMONE PUPPO - DI CONFRONTARCI, SOPRATTUTTO NEGLI APPALTI, CON AZIENDE CHE COMPRIMONO IL COSTO DEL LAVORO E NON DANNO SPAZIO AI LAVORATORI LOCALI»

Bacini di carenaggio, la Fiom Cgil: «Basta polemiche, qui serve lavoro»

La vicenda tiene ancora banco in città, diverse contrapposizioni

- LIVORNO -

LA SEGRETERIA della Fiom Cgil provincia di Livorno interviene nel dibattito sui bacini di carenaggio, chiedendo alla politica di concentrarsi a puntolare le istituzioni nella ricerca di investitori che creino nuova occupazione, piuttosto che arroccarsi in sterili polemiche. «Riteniamo - esordisce Simone Puppo della segreteria Fiom - che la situazione occupazionale in città sia tale che occorra uscire da logiche partitiche strumentali volte ad accaparrarsi le simpatie di una parte debole, purtroppo consistente, della popolazione livornese, cioè i tanti che sono rimasti senza occupazione». «A nostro avviso - prosegue Puppo - una buona pratica della politica dovrebbe essere quella di pressare affinché il territorio sia in grado di attrarre nuovi investimenti, piuttosto che portare avanti uno scontro riguardante ipotetiche colpe, una discussione tutta politica che non tiene conto di alcuni aspetti fondamentali: il rispetto dell'accordo di programma, gli ammortizzatori sociali al termine o già esauriti e il rispetto del Piano regolatore portuale. I metalmeccanici ribadiscono che non prenderanno mai parte a iniziative volte a dividere: «Molto spesso abbiamo fatto appelli alla compattezza del territorio - sottolinea la Fiom Cgil Livorno - ma il quadro sembra peggiorare costantemente, rinnoviamo quindi l'invito



IMPEGNATO
Simone Puppo sindacalista della Fiom Cgil di Livorno

to all'unità Istituzionale, politica e sociale del territorio, che abbia l'obiettivo di portare avanti una discussione univoca sulle necessità occupazionali».

IN MERITO ai bacini, la Fiom chiede il rispetto delle procedure di evidenza pubblica: «I bacini saranno assegnati a chi presenterà la migliore offerta - precisa la cate-

goria - ben vengano nuovi soggetti imprenditoriali che non mettano, però, in crisi realtà occupazionali collaudate e positive e che promuovano, a loro volta, buona occupazione, tenendo particolarmente conto dei lavoratori locali». Riquadrificazione professionale dei lavoratori di Livorno, da tempo la Fiom chiede di attivare



La gara ad evidenza pubblica

«I BACINI saranno assegnati a chi presenterà la migliore offerta - precisa la categoria guidata dal giovane Simone Puppo - ben vengano nuovi soggetti imprenditoriali che non mettano, però, in crisi realtà occupazionali collaudate e positive e che promuovano, a loro volta, buona occupazione, tenendo particolarmente conto dei lavoratori locali»

percorsi formativi per quanti hanno perso il lavoro, soprattutto nel settore della componentistica. «Siamo stanchi - conclude Puppo - di confrontarci, soprattutto negli appalti, con aziende che comprimono il costo del lavoro e preferiscono non attingere dal bacino dei lavoratori locali, tralasciando, molto spesso, anche la qualità».

PORTO: PROGETTI E POLEMICHE

Foce armata, primo lotto Lavori al via

Intervento in Darsena Toscana

- LIVORNO - L'AREA portuale che interessa la Darsena Toscana è finalmente in corso d'opera per realizzare la sospirata e più volte promessa "foce armata" dello Scolmatore, in cui confluisce anche il canale dei navicelli. Da qualche tempo la Sales, che ha vinto la gara della Regione Toscana, è all'opera per quello che nella gara stessa è definito il "primo lotto": la realizzazione di due moli armati che riprendendo le rive, oggi insabbiate della foce, accompagnano il flusso d'acqua dello scolmatore fino a mezzo chilometro al largo, a ritrovare la batimetria dei 3,5 metri. L'intera foce, una volta completate le due dighe (chiaro come apparirà la foce nel rendering che pubblichiamo) sarà dragata a 3,5 metri di profondità, eliminando l'attuale "tappo" di sabbia e detriti che rende la foce impraticabile anche alle piccole e piccolissime barche. I lavori del lotto attualmente avviato dovrebbero conclu-

dersi entro giugno. Nel frattempo la Sales Spa sta perfezionando le pratiche per il nulla osta di Capitaneria di porto e Arpat per i dragaggi. Una parte del materiale che sarà dragato verrà riutilizzata, secondo il piano approvato nell'appalto, per il ripascimento della spiaggia del Calambrone, verso Tirrenia.

LA FOCE armata al Calambrone e i lavori che la OLT Toscana Offshore hanno finanziato per la riapertura dell'«ancile» dalla Darsena di Pisa all'Arno, dovrebbero consentire entro un anno o poco più la riapertura del circuito idrico verso il mare da Pisa, senza dover passare dalle «Porte vinciane» della Darsena Toscana (oggi smontate e in manutenzione, come abbiamo scritto di recente). Ma rimangono due fondamentali ostacoli: al Calambrone, il ponte stradale che attraversa lo Scolmatore verso Tirrenia impedisce il passaggio a imbarcazioni più alte

di un paio di metri e dovrà essere spostato, ricostruendolo con la parte centrale mobile; inoltre il percorso del canale scolmatore nei pressi dell'interporto Vespucci presenta dei vistosi cedimenti delle sponde, e diventa dunque indispensabile, per mettere tutto il sistema in sicurezza, avviare prima possibile i lavori del secondo

lotto dell'appalto. Un secondo lotto sul quale sembra esistano problemi di finanziamento perché la Regione e il ministero - che hanno pagato il primo lotto - non avrebbero ancora a disposizione le necessarie risorse.

IL TUTTO conferma che è ancora lontana la soluzione auspicata dall'Autorità portuale livornese e da tutto il porto: cioè «tombare» l'accesso dello Scolmatore alla Darsena Toscana, restando quest'ultima inaccessibile alle centinaia di tonnellate di fanghi che ad ogni alluvione ne compromettono i fondali.

A.F.

CROCIERE

Previsioni per il 2017, il balletto dei numeri

I PASSEGGERI previsti per il 2017 nel nostro porto, secondo il "report" di Risposte Turismo, caleranno "solo" di circa 110 mila unità. Lo conferma l'ingegner Giovanni Spadoni per la Porto 2000 con una cortese nota in cui precisa che il calo- peraltro, come abbiamo già rilevato, dovuto al cambiamento di strategie delle compagnie di navigazione, in diminuzione su tutto il Mediterraneo- è inferiore a quello riportato nel nostro articolo. Avevamo scritto infatti che da 798 mila passeggeri del 2016 andremo a "poco più di 600 mila" (esattamente a 698.540 secondo Risposte Turismo). Più significativa l'aggiunta dell'ingegner Spadoni secondo il quale le previsioni di Risposte Turismo sono in parte superare perché dalle ultime prenotazioni alla Porto 2000 risultano 357 scali (e non 354 come dalla tabella del report) e circa 710 mila passeggeri invece di 698.540.

RIMANE il fatto che sulla base del rapporto un pò tutti gli scali italiani quest'anno perderanno nel campo delle crociere. Con il 18,9% in meno per Napoli, il 16,1% in meno per Genova, il 13,1% in meno per Savona e ben quarto Livorno con il 12,2% in meno. Come noto da domani la delegazione della Porto 2000 è a Miami dove le offerte e le possibilità dello scalo livornese saranno presentate alle grandi compagnie di navigazione, insieme al preannuncio che entro pochi giorni si saprà anche il risultato della gara di privatizzazione della Porto 2000 stessa.

A.F.



TURISMO

CAMBIARE ROTTA AI CROCIERISTI (CON BOCELLI STAR)

Il porto di Livorno come punto di accesso privilegiato dei turisti statunitensi, per scoprire non solo le città d'arte ma i tanti borghi della Toscana. È la scommessa della missione negli Usa, del progetto «Why Livorno», che sarà presentato al Sea Trade Cruise Global, la fiera mondiale delle crociere in Florida, dal 14 al 17 marzo.

Testimonial di eccezione Andrea Bocelli, con una video presentazione. «Andiamo in Usa — spiega

l'assessore al turismo Stefano Ciuoffo — per dire che siamo una terra in cui c'è tanto da scoprire». «Il mercato americano delle crociere è molto ampio — aggiunge il direttore di Toscana Promozione Turistica, Alberto Peruzzini — Chi fa una crociera e arriva in Toscana preferisce gli itinerari classici. Vogliamo portarli a scoprire il resto».



M.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROTESTA I SINDACATI DENUNCIANO LE DIFFICILI CONDIZIONI DI OPERATIVITÀ

Sciopera l'autotrasporto dopo l'ennesimo incidente



LE MODALITÀ Lo sciopero di quattro ore interessa tutto il personale viaggiante con due ore a inizio e due ore a fine turno

SI SCALDANO gli animi degli operatori nel settore della logistica e dell'autotrasporto. Domani sciopero provincia di Livorno settore Logistica e Autotrasporto. Le Categorie Provinciali di Livorno, a seguito della dichiarazione di sciopero generale regionale per la giornata di oggi dichiarano l'adesione con la seguente articolazione: 4 ore a inizio turno per tutto il personale viaggiante, ad esclusione dei trasporti sottoposti alla disciplina della Legge 146/90 e 4 ore a fine turno per il personale di terra. Adescono Andrea Tonsa per la Filt Cgil, Giuseppe Gucciardo per la Ultrasporti Livorno Daniele Lelli. Stop dunque alle operazioni di carico, scarico e trasporto dopo l'ennesimo incidente sul lavoro accaduto il 3 mar-

zo quando il conducente di un mezzo pesante, un autista di 61 anni, è caduto durante operazioni di carico riportando gravi traumi in varie parti del corpo.

I SINDACATI hanno denunciato «la scarsa sensibilità sulla sicurezza degli impianti, aggravata dai sempre più serrati ritmi di lavoro richiesti al personale viaggiante; per non parlare degli orari di lavoro, dalle 13 alle 15 ore giornaliere, con fattori di usura e stress che aumentano in maniera esponenziale il rischio di infortuni e di malattie professionali». Lo sciopero generale di due ore riguarda «tutto il personale viaggiante-inizio turno di lavoro e che sono esentati dallo sciopero i servizi essenziali garantiti».

Gallanti con l'onore delle armi

LIVORNO - "Me ne torno a Genova, città che amo, ma
Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

Con l'onore delle armi

voglio ringraziare la comunità portuale livornese - ha detto **Luciano Gallanti** chiudendo l'esperienza a capo dell'Autorità lubronica - perché con tutti voi ho avuto un rapporto professionale e umano vissuto intensamente". Con un rimpianto. "Non aver portato a termine - ha detto - tutte le partite ancora aperte sul tappeto".

C'è sempre un po' di retro-pensiero nei saluti di fine mandato, dove prevale il buonissimo anche quando varrebbe il detto "a nemico che fugge, ponti d'oro". Però nessuno, nemmeno il più critico dei critici, può definire i cinque anni di presidenza (e coda da commissario) di Gallanti in chiave da nemico. Gallanti ha dato un respiro internazionale al porto, ha varato il grande sogno (solo sogno? speriamo di no) della piattaforma Europa, ha portato la sua esperienza europea, ha reinserito il porto nei grandi circuiti. Ha fatto errori? Chi non li fa, solo "chi non fa non falla", come dice il proverbio. Semmai gli hanno rimproverato di aver lasciato un po' troppo la mano libera sulla gestione quotidiana, lasciando alimentare all'interno di palazzo Rosciano una guerriglia tra vertici che certo bene non ha fatto. Ma sulle sue qualità, vale anche la proposta del presidente della Regione Rossi di assumerlo come consulente sulla portualità: proposta bocciata dalla politica imperante a Firenze, ma pur sempre un segnale di stima.

E di segnali di stima Gallanti, all'uscita da palazzo Rosciano, ne ha raccolti da tutti. Persino dal sindaco Nogarin, che certo non gli è stato amico in questi anni. "Auguro a Gallanti di continuare a sognare - ha detto Nogarin durante l'incontro di martedì scorso a Palazzo Rosciano - E anche se ci siamo scontrati più volte su posizioni differenti, lo rispetto per la grande capacità che ha dimostrato di avere". Insomma, l'onore delle armi all'avversario che se ne va, nel pieno rispetto.

Non è piaciuto invece - e qui bisogna affondare il coltello nella piaga - il pasticciaccio brutto dei

due decreti con cui Gallanti ha prima allungato il contratto di altri 3 mesi al segretario provinciale Massimo Provinciali, poi s'è rimangiato tutto il giorno dopo con una giustificazione che a molti è sembrata imbarazzata: se non addirittura imbarazzante.

Con il primo decreto (n. 45 del 6 marzo) il commissario, sottolineando di essere d'accordo con Corsini e con il MPT, ha prorogato il mandato di Provinciali, che scade il 31 marzo, al 30 giugno, disponendo anche che l'amministrazione concordasse il relativo compenso. Subito dopo però, il giorno 7, con un nuovo decreto (il n. 47) s'è dovuto rimangiare la decisione con questa motivazione testuale: "Considerato che in data odierna sono state acquisite assicurazioni sulla avvenuta predisposizione degli atti volti alla formalizzazione del decreto di nomina del presidente dell'AsDP, nonché della plausibile rapida indicazione da parte degli enti deputati dei componenti del comitato di gestione, per cui risulta superata la necessità di prorogare l'incarico dell'attuale segretario generale, si dispone che il provvedimento n. 45 è revocato".

Logico che si siano scatenati "dietrismi", ironie e sospetti. Per i più comprensivi, solo un brutto incidente di percorso. Ai prossimi giorni... "l'ardua sentenza". Può anche darsi che non finisca così, sic et simpliciter.

Una cosa è certa: oggi i giochi - della politica ma anche della governance - per l'AdSP si giocano principalmente sulla seconda carica, quella del segretario generale. E' noto a tutti che in lizza ci sono l'attuale titolare, Massimo Provinciali, e l'ex presidente ed ex commissario di Piombino Luciano Guerrieri. E' altrettanto noto che ci sono veti incrociati ed incrociati supporti per entrambi. Corsini dovrà scegliere, possibilmente prima della scadenza di Provinciali che è tornata al 31 marzo. Sarà in grado di farlo, visto che sul comitato di gestione - cui spetta formalmente la nomina - ci sono tempi strettissimi? Se al 31 marzo il comitato non sarà ancora operativo, Corsini avrà solo la possibilità, per legge, di nominare un "facente funzione", pescandolo tra i dipendenti dell'AdSP. Poi si vedrà.

Le domande per la crisi di Livorno

LIVORNO - L'Accordo di programma relativo all'area di crisi industriale di Livorno del 20 ottobre 2016 è stato
(segue a pagina 4)

Le domande per la crisi

registrato presso la Corte dei Conti in data 28 febbraio 2017. Pertanto sono confermati i termini, già comunicati in precedenza, per la presentazione della domanda.

Le richieste di incentivi da parte delle imprese che vogliono investire nell'area di crisi complessa di Livorno possono essere inviate a partire da lunedì scorso e fino alle ore 12 di venerdì 7 aprile 2017.

Per inviare la domanda è necessario:

- registrarsi ai servizi online di Invitalia, indicando un indirizzo di posta elettronica ordinario;
- una volta registrati, accedere all'area riservata per compilare direttamente online la domanda, caricare il business plan e la documentazione da allegare.

Per ulteriori informazioni si può consultare la pagina dedicata sul sito di Invitalia.

Toscana: le risorse ai porti minori

FIRENZE - Per le spese relative ai porti, nel 2017 l'Autorità portuale della Toscana avrà a disposizione 650.000 euro, cui si aggiungeranno 477.000 per le spese di funzionamento dell'ente, 585.000 per la manutenzione ordinaria e la gestione delle funzioni amministrative delle vie navigabili e altre risorse per gli investimenti previsti nei vari porti. A stabilirlo è stata la Giunta regionale toscana, che ha approvato una delibera proposta dall'assessore alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli che assegna all'Authority le risorse necessarie per lo svolgimento del proprio Piano annuale delle attività e per gli investimenti programmati nel (segue in ultima pagina)

Si ricorda che al porto di Marina di Campo, non presente tra gli enti che riceveranno finanziamenti in base alla delibera approvata ieri, sono stati assegnati nel dicembre 2016 euro 340.000 euro per l'escavo delle aree portuali e che le procedure di gara per la realizzazione dell'intervento sono già in corso. Inoltre a Marina di Campo sono stati assegnati in passato due finanziamenti per l'adeguamento della diga foranea, rispettivamente di euro 1.040.000 e euro 850.000. I lavori inizieranno entro la fine del 2017.

Le risorse ai porti minori

triennio 2017-2019.

La Giunta ha inoltre stabilito la suddivisione dei fondi per le spese correnti tra i quattro porti commerciali regionali in carico all'Authority: a Viareggio andranno 465.000 euro, Marina di Campo 65.000, a Porto Santo Stefano 65.000, all'Isola del Giglio 55.000.

Sul fronte degli investimenti, invece, sono stati previsti:

- per le vie navigabili euro 100.000 sull'annualità 2017, euro 300.000 sull'annualità 2018 e euro 200.000 sull'annualità 2019. Le risorse per le vie navigabili saranno utilizzate anche per i lavori di dragaggio e movimentazione delle porte vinciane sul canale dei Navicelli, la cui gestione è recentemente passata all'Authority regionale;

- per il porto di Porto Santo Stefano euro 100.000 per studi e attività volte all'attuazione del P.R. P nel 2017; euro 240.000 per la riqualificazione del molo Garibaldi (2° lotto, suddivisi tra il 2017 - euro 40.000 - e il 2019 - euro 200.000);
- per il porto di Viareggio sono stati destinati ad escavo e manutenzione straordinaria euro 520.000 sull'annualità 2017, euro 400.000 sull'annualità 2018 e euro 400.000 sull'annualità 2019;

- per il porto dell'Isola del Giglio sono invece previsti per la riqualificazione della pavimentazione delle banchine euro 40.000 sull'annualità 2017 e 200.000 sull'annualità 2018.

L'EVENTO PRESENZE INTERNAZIONALI

Il ministro Delrio a Livorno per il secondo forum nazionale

LA COMUNICAZIONE ufficiale ancora non c'è: ma da Roma arriva la conferma che il ministro Graziano Delrio (*nella foto*) sarà a Livorno il 5 aprile per il secondo "Forum nazionale sulla portualità e sulla logistica" con una serie di personaggi di lavatura europea. A palazzo Rosciano il neo-presidente Stefano Corsini è già al lavoro per preparare la location che dovrebbe essere tra il terminal crociere e la Fortezza Vecchia. La prima edizione del "Forum" ha avuto luogo l'anno scorso a Bari, oggi che la riforma è in pieno svolgimento - sia pure con i ritardi legati alla non sempre puntuale collaborazione delle Regioni - Delrio ha intenzione non solo di presentare lo stato dell'arte, ma anche di approfondire i prossimi passaggi: sia sul sistema delle 15 Autorità portuali, sia

sulla rivoluzione logistica, con l'innovativo programma di potenziare il cargo ferroviario. Sotto-tema, da sviluppare con la RAM (Rete Autostrade del Mediterraneo): «L'Italia che cambia nel mondo che cambia».



SARÀ lo stesso presidente di RAM Antonio Cancian a introdurre le tematiche. Previsti due personaggi di grande spessore: Parag Khanna, autore di uno studio sulla geo-politica dei trasporti e Olaf Merk, responsabile nell'Ocse per la portualità. E' prevista la partecipazione di tutti i presidenti delle Autorità, delle associazioni di categoria, delle Capitanerie, delle ferrovie e di Confitarma. Il Forum sarà essere l'occasione per riunire per la prima volta l'atteso Tavolo nazionale di partenariato della risorsa mare.

A.F.



A Piombino il polo demolizione navi



■ ■ Il governatore Enrico Rossi ha visitato il porto di Piombino con il presidente incaricato dell'Autorità di sistema Stefano Corsini e il commissario uscente piombinese Luciano Guerrieri. Occhi puntati sui cassoni della Concordia e sull'investimento sul polo demolizione navi che vede l'impegno del gruppo livornese Neri.

PIOMBINO

Rossi rivendica gli investimenti per ampliare lo scalo marittimo

- PIOMBINO -

«DUE ANNI e mezzo fa questo porto non c'era». A ricordare la trasformazione in atto del porto di Piombino è stato il presidente della Regione Enrico Rossi durante la visita, che abbiamo pubblicato ieri. Rossi ha ricordato anche gli investimenti della Regione. «Grazie ad un ingente mole di investimenti da parte della Regione Toscana si è realizzata qui al nuovo porto di Piombino una grande infrastruttura che darà alla Toscana e agli imprenditori che qui investono, tante soddisfazioni. Ai lavoratori dico che le difficoltà rimangono, che ci vorrebbero piani nazionali per il lavoro, che al momento continuano a mancare, ma anche che la Regione c'è e che è molto impegnata a garantire un futuro di lavoro e sviluppo a Piombino e alla costa toscana». «Due anni e mezzo fa ha ricordato il presidente Rossi - questo porto non c'era. Oggi i grandi imprenditori dicono che queste opere hanno modificato la portualità del Mediterraneo. Il primo segno dei nuovi insediamenti che qui troveranno posto, è rappresentato dai cassoni della Costa Concordia che serviranno a realizzare la base di un bacino di demolizione delle navi. Per favorire l'insediamento di General Electric a Piombino abbiamo investito 60 milioni, ma contiamo anche sul riconfermato impegno di Cevital ad installare qui una piattaforma per la movimentazione dei prodotti agroalimentari».

Piano di investimenti campano, 141 mln Napoli e 73 mln Salerno

NAPOLI - L'iter di approvazione del nuovo Piano Operativo 2017-2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale si è concluso. È stato approvato all'unanimità il documento di programmazione che stabilisce, in uno scenario euromediterraneo, le direttrici di sviluppo integrato dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Il Piano è stato inviato dal Presidente dell'AdSP al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

Per quanto riguarda gli investimenti, l'attenzione è concentrata sull'attuazione dei programmi fissati nel Grande Progetto, finanziati dalla UE e dalla Regione Campania per i porti di Napoli e Salerno: dragaggi, collegamenti stradali e ferroviari, infrastrutture fognarie e idriche.

Il Piano arriva al termine di diverse sedute del Comitato di Gestione ad esso dedicate e a valle di due riunioni con l'Organismo di Partenariato, composto dai rappresentanti delle forze economiche, sociali e dai rappresentanti degli operatori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, che hanno contribuito alla definizione del POT.

"Nasce con questo piano operativo- ha precisato Pietro Spirito- una programmazione di sistema portuale del Tirreno centrale integrando i porti della Campania per valorizzare le opportunità di sviluppo. Obiettivo primario sarà quello di portare a compimento le opere infrastrutturali in corso. Intendiamo accelerare la realizzazione degli interventi in corso al fine di rendere maggiormente competitivo il sistema del Tirreno centrale rispetto alla portualità mediterranea"

Ammonta a 141 milioni il piano di investimenti per lo scalo partenopeo, 73 milioni quelli stabiliti per lo scalo salernitano. Tra le opere ritenute di primaria importanza vi sono, per Salerno e per Napoli, il piano dei dragaggi; il completamento della Nuova Darsena di Levante e il nuovo collegamento viario e ferroviario per lo scalo partenopeo; per Salerno obiettivi primari sono il completamento della "Porta Ovest", l'allargamento della imboccatura del porto e il potenziamento del terminal traghetti per traffico ro-ro; per Castellammare di Stabia, il piano punta a valorizzare il porto per l'attracco di mega-yacht e per il rilancio dell'industria cantieristica.

"L'indirizzo strategico- ha affermato il Presidente Spirito- è potenziare il sistema campano, sistema portuale multipurpose, sostenuto da un bacino demografico ad alta densità di popolazione (14 milioni di abitanti) e dalla presenza di importanti poli produttivi, che si estendono dalla Campania alla Basilicata, alla Puglia settentrionale e al basso Lazio. La previsione di istituire zone economiche speciali (ZES), che coinvolgono i territori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare, può rappresentare uno strumento di politica industriale rilevante per lo sviluppo economico della portualità, in quanto consentirebbe di ispessire e consolidare il tessuto produttivo regionale, attraendo l'attenzione delle compagnie armatoriali. Stiamo lavorando con il Governo e con la Regione Campania per realizzare questo obiettivo"

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno: approvato il nuovo Piano Operativo 2017-2019

(FERPRESS) – Napoli, 10 MAR – L'iter di approvazione del nuovo Piano Operativo 2017-2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale si è concluso. L'Organismo di partenariato riunitosi ha espresso il proprio consenso così come previsto dalla legge. Ammonta a 141 milioni il piano di investimenti per lo scalo partenopeo, 73 milioni quelli stabiliti per lo scalo salernitano. Lo si apprende da una nota dell'Autorità Portuale.

La successiva riunione del Comitato di gestione, tenutasi al termine dell'OdP, ha confermato, tenendo conto della discussione svoltasi con l'Organismo di Partenariato, quanto già deciso nella seduta del 3 marzo approvando all'unanimità il documento di programmazione che stabilisce, in uno scenario euromediterraneo, le direttrici di sviluppo integrato dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

Il Piano è stato inviato dal Presidente dell'AdSP al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

Dopo la costituzione del Comitato di Gestione, la nomina del Segretario Generale e l'insediamento del Comitato di Gestione, viene così approvato, primo in Italia, il Piano Operativo che delinea la strategia di sviluppo in un'ottica di sistema campano della portualità, puntando sui servizi e sull'intermodalità.

Per quanto riguarda gli investimenti, l'attenzione è concentrata sull'attuazione dei programmi fissati nel Grande Progetto, finanziati dalla UE e dalla Regione Campania per i porti di Napoli e Salerno: dragaggi, collegamenti stradali e ferroviari, infrastrutture fognarie e idriche.

Il Piano arriva al termine di diverse sedute del Comitato di Gestione ad esso dedicate e a valle di due riunioni con l'Organismo di Partenariato, composto dai rappresentanti delle forze economiche, sociali e dai rappresentanti degli operatori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, che hanno contribuito alla definizione del POT.

“Nasce con questo piano operativo- ha precisato Pietro Spirito- una programmazione di sistema portuale del Tirreno centrale integrando i porti della Campania per valorizzare le opportunità di sviluppo. Obiettivo primario sarà quello di portare a compimento le opere infrastrutturali in corso. Intendiamo accelerare la realizzazione degli interventi in corso al fine di rendere maggiormente competitivo il sistema del Tirreno centrale rispetto alla portualità mediterranea”

Tra le opere ritenute di primaria importanza vi sono, per Salerno e per Napoli, il piano dei dragaggi; il completamento della Nuova Darsena di Levante e il nuovo collegamento viario e ferroviario per lo scalo partenopeo; per Salerno obiettivi primari sono il completamento della “Porta Ovest”, l'allargamento della imboccatura del porto e il potenziamento del terminal traghetti per traffico ro-ro; per Castellammare di Stabia, il piano punta a valorizzare il porto per l'attracco di mega-yacht e per il rilancio dell'industria cantieristica.

“L'indirizzo strategico- ha affermato il Presidente Spirito- è potenziare il sistema campano, sistema portuale *multipurpose*, sostenuto da un bacino demografico ad alta densità di popolazione (14 milioni di abitanti) e dalla presenza di importanti poli produttivi, che si estendono dalla Campania alla Basilicata, alla Puglia settentrionale e al basso Lazio. La previsione di istituire zone economiche speciali (ZES), che coinvolgono i territori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare, può rappresentare uno strumento di politica industriale rilevante per lo sviluppo economico della portualità, in quanto consentirebbe di ispessire e consolidare il tessuto produttivo regionale, attraendo l'attenzione delle compagnie armatoriali. Stiamo lavorando con il Governo e con la Regione Campania per realizzare questo obiettivo”.

AdSP Tirreno centrale, approvato Piano operativo 2017-2019

Si è concluso l'iter di approvazione del nuovo Piano Operativo 2017-2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale. L'**Organismo di partenariato**, riunitosi oggi, ha espresso il proprio consenso così come previsto dalla legge.

La successiva riunione del **Comitato di gestione**, tenutasi al termine dell'OdP, ha confermato, tenendo conto della discussione svoltasi con l'Organismo di Partenariato, quanto già deciso nella seduta del 3 marzo approvando all'unanimità il documento di programmazione che stabilisce, in uno scenario euromediterraneo, le direttrici di sviluppo integrato dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Il Piano è stato inviato dal presidente dell'AdSP al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

Dopo la costituzione del Comitato di Gestione, la nomina del Segretario Generale e l'insediamento del Comitato di Gestione, viene così approvato, primo in Italia, il Piano Operativo che delinea la strategia di sviluppo in un'ottica di sistema campano della portualità, puntando sui servizi e sull'intermodalità.

Per quanto riguarda gli investimenti, l'attenzione è concentrata sull'attuazione dei programmi fissati nel Grande Progetto, finanziati dalla UE e dalla Regione Campania per i porti di Napoli e Salerno: dragaggi, collegamenti stradali e ferroviari, infrastrutture fognarie e idriche.

Il Piano arriva al termine di diverse sedute del Comitato di Gestione ad esso dedicate e a valle di due riunioni con l'Organismo di Partenariato, composto dai rappresentanti delle forze economiche, sociali e dai rappresentanti degli operatori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, che hanno contribuito alla definizione del POT.

"Nasce con questo piano operativo - ha precisato Pietro Spirito - una programmazione di sistema portuale del Tirreno centrale integrando i porti della Campania per valorizzare le opportunità di sviluppo. Obiettivo primario sarà quello di portare a compimento le opere infrastrutturali in corso. Intendiamo accelerare la realizzazione degli interventi in corso al fine di rendere maggiormente competitivo il sistema del Tirreno centrale rispetto alla portualità mediterranea".

Ammonta a 141 milioni il piano di investimenti per lo scalo partenopeo, 73 milioni quelli stabiliti per lo scalo salernitano. Tra le opere ritenute di primaria importanza vi sono, per Salerno e per Napoli, il piano dei dragaggi; il completamento della Nuova Darsena di Levante e il nuovo collegamento viario e ferroviario per lo scalo partenopeo; per Salerno obiettivi primari sono il completamento della "Porta Ovest", l'allargamento della imboccatura del porto e il potenziamento del terminal traghetti per traffico ro-ro; per Castellammare di Stabia, il piano punta a valorizzare il porto per l'attracco di mega-yacht e per il rilancio dell'industria cantieristica.

"L'indirizzo strategico - ha affermato il presidente Spirito - è potenziare il sistema campano, sistema portuale multipurpose, sostenuto da un bacino demografico ad alta densità di popolazione (14 milioni di abitanti) e dalla presenza di importanti poli produttivi, che si estendono dalla Campania alla Basilicata, alla Puglia settentrionale e al basso Lazio. La previsione di istituire zone economiche speciali (ZES), che coinvolgono i territori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare, può rappresentare uno strumento di politica industriale rilevante per lo sviluppo economico della portualità, in quanto consentirebbe di ispessire e consolidare il tessuto produttivo regionale, attraendo l'attenzione delle compagnie armatoriali. Stiamo lavorando con il Governo e con la Regione Campania per realizzare questo obiettivo".

18 componenti nella "Camera" consultiva

Adsp Napoli-Salerno, nasce l'Organismo dei privati

Napoli. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale ha nominato i componenti dell'Organismo di partenariato previsto dalla nuova legge di riforma dei porti, ente dai soli poteri consultivi che rappresenta le istanze degli imprenditori e delle componenti sociali.

I componenti dell'Organismo di partenariato della risorsa mare*. (tra parentesi il supplente)

Autorità

Pietro Spirito, presidente dell'Adsp

Arturo Farsone, comandante del porto di Napoli

Gaetano Angora, comandante del porto di Salerno

Giuseppe Cassone, comandante del porto di Castellammare di Stabia

Armatori

Raffaele Aiello, Fedarlinca (Massimo Mura)

Domenico Ferraluolo, Constarna (Gianni Andrea de Domenico)

Industriali

Agostino Gallozzi, Confindustria

Operatori arti. 16 e 18 (operatori di terra e concessionari)

Pasquale Legora De Feo, Assiterminal (Roberto Bucci)

Speditrici

Domenico De Crescenzo, Fedespedi/Anasped (Augusto Forges Davanzati)

Operatori logistici intermodali

Luciano Punzo, Assologistica (Caroline Arcangia-glioco)

Operatori ferroviari

Francesco Pagni, Fercargo (Giuseppe Rizzi)

Agenti marittimi

Stefano Sorrentini, Federagenti (Giuseppe Amoruso)

segue in ultima pagina

Napoli-Salerno

Sindacati

Natale Colombo, Fil Cgil (Armando D'Alcasso)

Alfonso Langella, Fil Cisl (Gennaro Imperato)

Antonio Aiello, Uil Trasporti (Fabio Gigli)

Si è riunito per la prima volta il 9 marzo, a Napoli, nella sede dell'Adsp tirrenica. I componenti sono in tutto 18, fa sapere l'Adsp.

*dall'Adsp non è indicato il rappresentante Confcommercio e degli autotrasportatori.

Napoli ha varato l'organo dei partner

Nominati i 18 membri designati dalle categorie - Il primo POT Integrato del sistema campano



Pietro Spirito

NAPOLI - Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale - è il report della stampa locale partenopea - ha nominato i componenti dell'Organismo di Partenariato previsto dalla nuova legge di riforma dei porti.

Il numero dei componenti è di 18 membri, che rappresentano il sistema portuale campano e che sono stati designati dalle associazioni nazionali di categoria maggiormente rappresentative. L'attuale provvedimento sarà integrato e (segue a pagina 4)

Napoli ha varato

rivisto in seguito alla definizione degli indirizzi e delle regole che saranno stabilite dalla Conferenza Nazionale delle Autorità di Sistema portuale. La disciplina dell'organismo di partenariato sarà adattata ai principi che emergeranno dalla Conferenza Nazionale stessa.

Fanno, così, parte del nuovo organo consultivo dell'AdSP dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, i rappresentanti delle seguenti categorie: armatori, industriali, operatori portuali, spedizionieri, operatori logistici

intermodali, operatori ferroviari, agenti e raccomandatori marittimi, autotrasportatori, lavoratori delle imprese, operatori del turismo o del commercio.

I compiti che la legge di riforma assegna all'Organismo di Partenariato è consultivo, in particolare "in ordine all'adozione del Piano Regolatore di sistema portuale, all'adozione del Piano Operativo Triennale, alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito

del sistema portuale dell'AdSP suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità dell'operatività del porto, al bilancio di previsione e consuntivo". L'Organismo, infine, si esprime su questioni che riguardano l'organizzazione e il funzionamento del porto su richiesta del Presidente o della maggioranza dei componenti dell'organismo stesso o del Comitato di Gestione.

La riunione prima dell'Organismo di Partenariato dell'AdSP del Mar Tirreno centrale si è svolta il giorno 9 marzo alle ore 16.00 nella sede dell'Autorità.

Intanto è stato esaminato conclusivamente il nuovo Piano Operativo 2017-2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale, il documento di programmazione che stabilisce, in uno scenario euromediterraneo, le direttrici di sviluppo integrato dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

Il primo Piano Operativo, dopo l'approvazione della nuova legge di riforma della portualità, delinea la strategia di sviluppo in un'ottica di sistema campano della portualità, puntando sui servizi e sull'intermodalità. Per quanto riguarda gli investimenti, l'attenzione è concentrata sull'attuazione dei programmi fissati nel Grande Progetto, finanziati dalla UE e dalla Regione Campania per i porti di Napoli e Salerno: dragaggi, collegamenti stradali e ferroviari, infrastrutture fognarie e idriche.

Il Piano arriva al termine di diverse sedute ad esso dedicate e dal primo confronto con l'organismo di partenariato composto dai rappresentanti delle forze economiche, sociali e dai rappresentanti degli operatori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia che hanno contribuito alla definizione del POT. L'intento è condividere la versione finale con gli operatori prima dell'approvazione, a valle dell'incontro, da parte del Comitato e dell'invio del POT al ministro Graziano Delrio, includendo le osservazioni che risulteranno dal tavolo di partenariato.

"Nasce con questo piano operativo - ha precisato Pietro Spirito - una programmazione di sistema portuale del Tirreno centrale integrando i porti della Campania per valorizzare le opportunità di

sviluppo. Obiettivo primario sarà quello di portare a compimento le opere infrastrutturali in corso in tutti i porti che rientrano nella sfera di responsabilità dell'Autorità. La nascita infatti del nuovo organismo deve servire a accelerare la realizzazione degli interventi in corso al fine di rendere maggiormente competitivo il sistema del Tirreno centrale rispetto alla portualità mediterranea".

Ammonta a 141 milioni il piano di investimenti per lo scalo partenopeo, 73 milioni quelli stabiliti per lo scalo salernitano. Tra le opere ritenute di primaria importanza vi sono, per Salerno e per Napoli, il piano dei dragaggi; il completamento della Nuova Darsena di Levante e il nuovo collegamento viario e ferroviario per lo scalo partenopeo per Salerno obiettivi primari sono il completamento della "Porta Ovest", l'allargamento della imboccatura del porto e la realizzazione di un nuovo terminal traghetti per traffico ro-ro; per Castellammare di Stabia, il piano punta a valorizzare il porto per l'attracco di mega-yacht e per il rilancio dell'industria cantieristica.

"L'indirizzo strategico - ha affermato il presidente Spirito - è potenziare il sistema campano, sistema portuale multipurpose, sostenuto da un bacino demografico ad alta densità di popolazione (14 milioni di abitanti) e dalla presenza di importanti poli produttivi, che si estendono dalla Campania alla Basilicata, alla Puglia settentrionale e al basso Lazio. La previsione di istituire zone economiche speciali (ZES), che coinvolgono i territori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare, può rappresentare uno strumento di politica industriale rilevante per lo sviluppo economico della portualità, in quanto consentirebbe di ispessire e consolidare il tessuto produttivo regionale, attraendo l'attenzione delle compagnie armatoriali".

Ungdcec e consulenti a congresso a Napoli

Con l'arrivo della primavera riparte la stagione congressuale. E a fare da protagonista sarà la città di Napoli. Sia l'Unione nazionale giovani dottori commercialisti ed esperti contabili, sia il Consiglio nazionale dell'Ordine dei consulenti del lavoro, infatti, hanno scelto il capoluogo campano per ospitare le loro kermesse. Ad aprire le danze il Giovani dottori che il 6 e 7 aprile, presso il Centro Congressi della Stazione Marittima nel porto di Napoli, alzeranno il sipario sul 55° congresso nazionale avviando un confronto sul ruolo del «Dottore Commercialista nuovo manager della crisi d'impresa». Obiettivo, quello di lanciare «da Napoli un messaggio di riscatto per tutta la categoria dei dottori commercialisti. L'esercizio della professione sembra attrarre sempre meno giovani. Una situazione che è possibile contrastare prendendo atto di un'evoluzione del nostro ruolo e della necessità di riqualificarsi in campi specifici», ha spiegato ieri nel corso della presentazione dell'evento Matteo De Lise, presidente dell'Ugdcec di Napoli.

A dare il via al IX Congresso nazionale di categoria, in programma dal 27 al 29 aprile, saranno invece i Consulenti del lavoro. Una tre giorni per riflettere sulle funzioni acquisite dai professionisti in questi anni, sulla consapevolezza del ruolo sociale e della centralità della azione nel mondo del lavoro e nella società, con lo sguardo rivolto al futuro. Ad ospitare la kermesse il Teatro Augusteo, nel cuore della città partenopea.

Il Grande progetto

Porto, 150 milioni per il piano di rilancio

È il Programma triennale dell'Autorità portuale 73 milioni per Salerno

Antonino Pane

Poco meno di 150 milioni per il porto di Napoli, 73 per quello di Salerno. Il piano triennale dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale è stato approvato dall'Organismo di partenariato, ratificato in via definitiva anche dal Comitato di gestione, e subito trasmesso al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio. Rispettati i tempi fissati dal presidente Pietro Spirito: l'Autorità di sistema del Tirreno centrale è la prima a consegnare lo strumento di programmazione nelle mani del ministro.

Il documento fissa l'attenzione sull'attuazione dei programmi fissati nel Grande Progetto (spesa riprogrammata dalla Regione nell'ambito dei finanziamenti dalla Ue dopo il clamoroso flop registrato durante le gestioni commissariali).

«Nasce con questo piano operativo - ha precisato Pietro Spirito - una programmazione di sistema portuale del Tirreno centrale integrando i porti della Campania per valorizzare le opportunità di sviluppo. Obiettivo primario sarà quello di portare a compimento le opere infrastrutturali in corso. Intendiamo accelerare la realizzazione degli interventi in corso al fine di rendere maggiormente competitivo il sistema del Tirreno centrale rispetto alla portualità mediterranea».



Tra le altre opere ritenute di primaria importanza ci sono, per Salerno e per Napoli, il piano dei dragaggi; il completamento della Nuova Darsena di Levante e il nuovo collegamento viario e ferroviario per lo scalo partenopeo; per Salerno, invece, gli obiettivi primari sono il completamento della «Porta Ovest», l'allargamento della imboccatura del porto e il potenziamento del terminal traghetti per traffico ro-ro; per Castellammare di Stabia, il piano punta a valorizzare il porto per l'attracco di mega-yacht e per il rilancio dell'industria cantieristica.

«L'indirizzo strategico - ha affermato il presidente Spirito - è potenziare il sistema campano, sistema portuale multipurpose, sostenuto da un bacino demografico ad alta densità di popolazione (14 milioni di abitanti) e dalla presenza di importanti poli produttivi, che si estendono dalla Campania alla Basilicata, alla Puglia settentrionale e al basso Lazio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Porto di Taranto: entro il 2019 sarà direttamente collegato alla rete ferroviaria. Investimento di circa 25 mln

(FERPRESS) – Taranto, 10 MAR – La centralità del Porto di Taranto è stata ribadita nel corso di un convegno organizzato nella città jonica dal Centro Studi SRM e dall’Autorità Portuale, cui hanno preso parte Claudio De Vincenti, Ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, Francesco Mastro, Delegato della Regione Puglia alle Autorità Portuali, Ezio Stefano, Sindaco di Taranto, Sergio Prete, Presidente dell’Autorità Portuale di Taranto, Massimo De Andreis, Direttore del Centro Studi SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, e Gianpiero Strisciuglio, Direttore Commerciale ed Esercizio Rete di RFI.

Strisciuglio, in particolare, ha sottolineato quanto sia fondamentale il contributo di Rete Ferroviaria Italiana per la connettività dei terminali merci e dei porti con il network dei Core Corridor europei TEN-T che attraversano il nostro Paese.

Ha inoltre illustrato i principali interventi pianificati nei prossimi anni dal gestore dell’infrastruttura nel Mezzogiorno, con particolare riferimento all’adeguamento della sagoma limite che renderà possibile trasportare i semirimorchi e i container High Cube (con altezza massima allo spigolo fino a 4 metri) sulle linee Pescara – Bari Lamasinata (fine lavori 2017), Bari – Taranto (fine lavori 2018) e Taranto – Gioia Tauro (fine lavori 2019).

Entro il 2019 il porto di Taranto sarà direttamente collegato alla rete ferroviaria nazionale, con un investimento complessivo di circa 25 milioni di euro.

Il progetto prevede due interventi distinti di potenziamento: il primo relativo alla stazione di Cagioni e il secondo a quella di Taranto, a servizio del terminal portuale. Per la stazione di Cagioni, che rappresenta lo scalo ferroviario del Terminal Container Taranto (TCT), è prevista la centralizzazione dei binari di presa e consegna e l’adeguamento del modulo dei binari, per poter accogliere convogli lunghi fino a 750 metri. Nella stazione di Taranto è prevista la realizzazione di tre nuovi binari (lunghezza 750 metri) a completo servizio del porto, per l’arrivo e la partenza dei treni merci. Questi interventi sono tesi a potenziare l’offerta per il trasporto merci su ferrovia e a minimizzare i costi di manovra in ambito portuale.

Milazzo

**Autorità
portuale,**

**cresce
il fronte del no**

• Pag. 17

Milazzo, comitati e politici bocciano l'imminente passaggio all'Autorità che verrà

Accorpamento... fatale

«Milazzo non ha nulla a che fare con il porto di Gioia Tauro»

MILAZZO

«L'esperienza maturata dopo tanti anni di forzata adesione all'Autorità portuale di Messina e il passaggio quasi certo di un prossimo ingresso dentro l'Autorità portuale di Gioia Tauro dovrebbe indurre il nostro sindaco, unico rappresentante di un porto importante quale è Milazzo, a compiere le procedure necessarie per uscire da qualsiasi aggregazione e potere operare in piena autonomia e libertà».

Il Comitato "Grande porto" non molla la presa e, pure in una fase apparentemente di stasi, torna a sollecitare l'Amministrazione comunale ad assumere un ruolo attivo per dare allo scalo mamertino un futuro diverso, meno subalterno e più da protagonista.

«Milazzo - si legge nella nota a firma del comandante Mario Sciotto - è infatti in una situazione invidiabile perché si trova al centro dei traffici marittimi del Mediterraneo protetta da una baia ampia e sicura, geograficamente il porto più vicino al continente e alle Isole Eolie. I problemi sorgono però quando parliamo di collegamenti e fondali. Quanto al primo punto viviamo uno "splendido" isolamento; il porto è una vera cattedrale nel deserto, visto che non si è voluto intervenire per la costruzione di una bretella che lo collegasse con il mondo esterno. Questa paradossale situazione ha impedito lo sviluppo dell'economia della città rifiutando svariate possibilità di creare nuovi traffici e, quindi, nuovi posti di lavoro. "Mancanza di viabilità sostenibile", questa è la frase con cui parecchi armatori disposti a investire nel nostro porto sono stati rispediti indietro. In merito ai

fondali - prosegue Sciotto - non diciamo nulla di nuovo nel ribadire che non è stato mai effettuato alcun dragaggio del porto, preferendo la situazione di dirottare sul porto di Messina le navi con un pescaggio superiore a quello consentito dalle nostre banchine. Banchine che pure rappresentano un tallone d'Achille vista la promiscuità con la presenza privata che costringe la Capitaneria di porto a fare salti mortali per pianificare il traffico commerciale. Si spera nel molo XXI luglio».

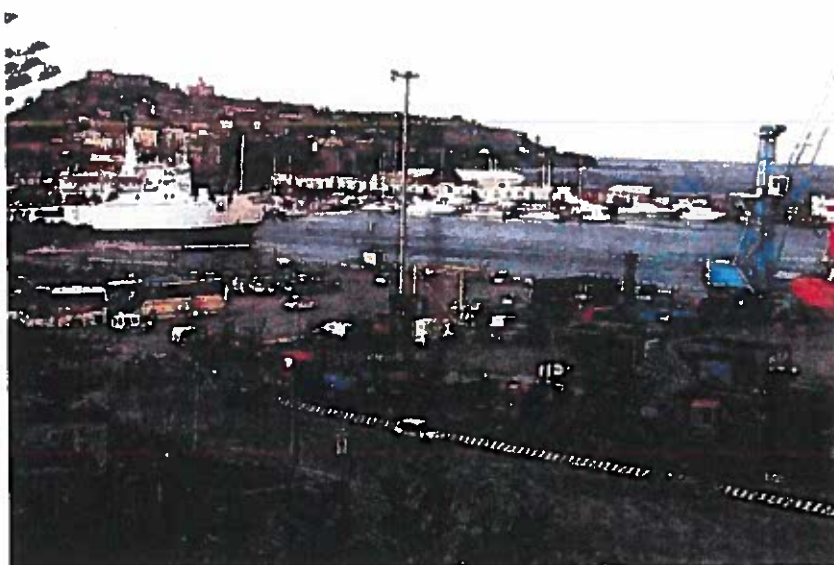
Considerazioni, quelle del Comitato, che da tempo sono oggetto di una battaglia da parte del consigliere Antonio Foti che rivendica «il diritto delle comu-

nità locali siciliane, in questo caso Messina-Milazzo, di vedere investiti sui propri territori, almeno in parte, i canoni e i proventi frutto di concessioni e di attività che incidono profondamente sulla qualità della vita del nostro comprensorio».

«L'Autorità di Milazzo e Messina - aggiunge l'esponente politico - ha fruttato l'iva per quasi un miliardo l'anno. Per essere pre-

Si chiede al sindaco di avviare azioni per far sì che lo scalo ritorni ad essere di interesse regionale

cisi nel 2014 ha fruttato allo Stato la bellezza di 959.375.000 euro, conseguendo il sesto posto assoluto in Italia. L'asse Milazzo-Messina, con Milazzo, assoluto protagonista, grazie alla Raffineria, è preceduto in questa graduatoria fiscale solo da colossi delle merci quali i porti di Genova (23,69%), Augusta (15,57%), Livorno (9,15%), Venezia (8%). Un dato che dovrebbe farci interrogare molto soprattutto se come visione futura immaginiamo una riqualificazione del Porto storico e dei Molini Lo Presti senza passare necessariamente dal gommato e dal commerciale. Ecco perché occorre proseguire la battaglia e non arrendersi». • (r.m.)



Porto polifunzionale. Turismo e commercio costituiscono le principali attività ospitate dalle banchine

ANNIVERSARIO. Nel 1897 la convenzione tra il governo e Florio. Ieri festa con visite guidate

Cantieri navali, 120 anni di storia

OOO Il Cantiere navale compie 120 anni. Il 16 marzo del 1897 venne infatti firmata la convenzione tra l'imprenditore Ignazio Florio e il governo nazionale, con a capo il marchese di Rudini, per la costruzione di un bacino di carenaggio e del cantiere. Ci vollero sei anni per concludere l'opera, ma la sua apertura cambiò la storia della città: l'industria navale portò lavoro e successi. Centoventi anni che la Fondazione Fincantieri, in collaborazione con la Soprintendenza del Mare, ha voluto festeggiare a partire da ieri, con un incontro pubblico presso l'Arsenale della Marina Regia e con due visite guidate all'interno dello stabilimento **palermitano**. All'incontro sono intervenuti il direttore della fondazione Fincantieri Mauro Martinenzi, il soprintendente del Mare Sebastiano Tusa e la responsabile Arsenale della Marina Regia Alessandra De Caro.

A ripercorrere le tappe storiche del Cantiere navale è stato l'attuale direttore dello stabilimento, Filippo Oddo. Dalla nascita, nel 1898, della società Cantieri Navali, Bacini e Stabilimenti Meccanici Siciliani, controllata per due terzi dai Florio (nel 1905 le azioni furono cedute ad Attilio Odero, proprietario dei cantieri di Sestri Ponente), al passaggio, nel

1984, al gruppo Fincantieri. Un lungo excursus storico costellato da importanti costruzioni navali. Nel 1925 venne allestita la nave reale Savoia. Tra la prima e la seconda guerra mondiale, le tute blu del Cantiere piegarono le lamiere per costruire navi militari: tre cacciatorpediniere della classe Soldati Bersagliere e Granatiere, torpediniere classe Orsa Orione e Orsa e l'incrociatore leggero classe Capitani Romani Ulpio Traiano (1941). La produzione del Cantiere ha avuto periodi di crisi, soprattutto nel secondo dopoguerra.

Nel 1966 lo stabilimento entra a far parte della società Cantieri Navale del Tirreno e Riuniti, nata dalla fusione di due società del gruppo Piaggio, con cantieri a Riva Trigoso, Genova, **Palermo** e Ancona. Ma sono anni crisi che portano a una riduzione degli organici e alle lotte operaie. Nella seconda metà degli anni '80, dopo l'ingresso in Fincantieri, il Cantiere navale rappresentò una tra le più grandi e imponenti strutture cantieristiche del Mediterraneo, dove era possibile lavorare su più fronti: costruzioni, riparazioni e trasformazioni di navi, traghetti e piattaforme petrolifere.

L'ultimo varo di una nave completa è stato nel 2010. A seguire solo tronconi. Col tempo vennero costruiti in tutto cinque bacini di carenaggio (due galleggianti e tre in muratura). Oggi soltanto due sono

funzionanti. Il più antico è quello borbonico. Ha una stazza di 19 mila tonnellate ed è in muratura. In piena attività anche il bacino dalla mega stazza di 400 mila tonnellate, in muratura, uno tra i più grandi d'Europa. In questi mesi inoltre la Regione ha in dirittura d'arrivo il progetto esecutivo per i lavori di trasformazione del bacino da 52 mila tonnellate in uno da 90 mila, mentre per il 19 mila tonnellate si sta lavorando a una road map per rimetterlo in funzione con opere di ristrutturazione. Per ultimo c'è il bacino di 150 mila tonnellate, mai completato. Da circa due anni sono cominciati i lavori di bonifica e consolidamento appaltati dall'**Autorità portuale**. Per ultimare la ristrutturazione serviranno circa 22

La convenzione di Florio, il varo della prima nave, le commesse e la crisi viaggio nella memoria della "città nella città" che festeggia la sua ricorrenza

Diario dei Cantieri navali un romanzo operaio lungo centoventi anni

GIOIA SGARLATA L' attestato a Ignazio Florio in un' elegante pergamena fa mostra di sé nella stanza del direttore: 21 marzo 1904, giorno del varo della nave Caprera. La prima a prendere il largo dal Cantiere navale di **Palermo**.

Ma la data che già oggi si festeggia, con un tour oltre le mura del Cantiere organizzato dalla Fondazione Fincantieri insieme alla Soprintendenza del mare, è un' altra e riguarda la vita di questa "città nella città", per dirla coi suoi operai. Il 16 marzo saranno trascorsi 120 anni dalla convenzione tra i Florio e il governo nazionale che ne decreta la nascita. Almeno sulla carta. Perché poi, come sempre succede con i grandi progetti, i lavori vanno avanti tra mille difficoltà e passaggi burocratici completandosi solo nel 1902. Ma tant' è. Seppure tra stagioni alterne, il Cantiere navale rappresenta l' unica grande industria di **Palermo**. L' unica ad avere attraversato e superato due guerre, numerose crisi industriali e cambi di proprietà: Florio lascia il pacchetto di maggioranza già nel 1905 ad Attilio Odero, che controlla anche i cantieri di Sestri Ponente e della Foce presso Genova. Sette anni dopo la proprietà passa sotto il controllo del gruppo Piaggio che inaugura un periodo di ampliamento dello stabilimento.

È il 1925 quando a **Palermo** viene allestita la nave reale "Savoia". Tra la prima e la seconda guerra mondiale vengono costruite anche navi militari. L' ultima è l' incrociatore leggero Ulpio Traiano varato il 30 novembre 1941 e affondato il 3 gennaio 1943, completato per il 90 per cento e mai ultimato. Ma è dopo la fine della guerra che il cantiere vive stagioni alterne. Un periodo di grande crisi e poi un nuovo sviluppo con le riparazioni da fare non solo alle navi ma alle carrozze ferroviarie. Vennero convertiti anche carri armati in trattori. E costruite nuove navi tra cui la "Sicilia" varata nel 1952 alla presenza di De Gasperi che dal palco allestito al Politeama diceva ai cittadini: «Perché la nostra patria dia lavoro, lavoro, lavoro a tutti quanti ne hanno bisogno».

"Lavoro, lavoro, lavoro" è anche lo slogan delle proteste degli operai e degli impiegati che contrassegnano questi 120 anni. La prima passata alla storia è dell' 1 e 2 marzo 1901 quando alcuni finanziamenti per il Cantiere navale sono già a rischio. Ma dalle denunce di infiltrazioni mafiose alle lotte

-segue

per chiedere gli stessi salari degli altri cantieri italiani, le manifestazioni non si contano. Con alcuni momenti rimasti nella storia: dall'uccisione negli anni Venti del sindacalista Giovanni Orsel al licenziamento di Giuseppe Miceli accusato di avere organizzato uno "sciopero politico", fino alle lotte degli anni Settanta per la tenuta della democrazia contro lo slogan fascista "Boia chi molla". E ancora: Berlinguer lasciato fuori dal cantiere negli anni Ottanta e le marce delle tute blu insieme al movimento studentesco.

Centoventi anni costellati di successi di ingegneria navale, gli ultimi dei quali, nel 2014, per allungare di 24 metri le navi di **crociera** Msc per più di 200 cabine. Una "città nella città" anche per i suoi spazi: 20 mila metri quadri nel progetto iniziale presentato da Ignazio Florio junior al presidente del Consiglio Di Rudini nel 1896, cresciuti negli anni fino a diventare 300 mila mq in un contesto - la via Montalbo - dove la mafia aveva un peso determinante.

Un mondo al centro della città rimasto sconosciuto ai più fino allo scorso anno quando Fincantieri ha aperto le porte per la prima mostra organizzata dalla Fondazione. Prima, l'ingresso era consentito solo a chi dentro il Cantiere lavorava, ai suoi familiari e alla gente del quartiere, e solo poche volte l'anno.

«In occasione di concorsi organizzati dal cral o per la tradizionale processione dell'Addolorata del 15 settembre con tanto di banda», dice Antonino Castello. È lui che per la fondazione Fincantieri sta raccogliendo e archiviando tutti i reperti storici di questi 120 anni: arnesi di lavoro, foto, poltrone di antiche navi da **crociera** e persino una locomotiva. Tra i reperti c'è anche un quadro: un foglio di compensato con affissa un'immagine della Madonna e le foto di compagni di lavoro morti.

Dal 1942 è sempre lì anche la sirena che annuncia a mezza città l'ingresso, l'uscita e la pausa pranzo per i lavoratori (oggi al centro di una nuova vertenza). Sono diminuiti, drasticamente, invece i lavoratori. Erano settemila nell'età d'oro - tra il '50 e il '56 - 5000 diretti e gli altri nell'indotto. Oggi, quando ci sono le commesse, si arriva a 2000 e i dipendenti diretti sono appena 450. «Ma il Cantiere- dice Oddo - ha commesse fino al 2024». Resta il grido: "lavoro, lavoro, lavoro".

©RIPRODUZIONE RISERVATA L'uccisione di Giovanni Orsel e il licenziamento di Giuseppe Miceli per uno "sciopero politico"

Crociere, un 2017 in calo per l'Italia tirano i Caraibi e si affaccia l'Asia

Quasi tutti gli scali nazionali perderanno tocche di navi e numero di passeggeri, con record negativo in valore assoluto per Civitavecchia - Cambiano i gusti ma diminuisce anche la richiesta

VENEZIA - Brutto primato, quello previsto per la città partenopea, nel movimento delle crociere per il 2017. Secondo "Speciale Crociere" elaborato come ogni inizio d'anno da Risposte Turismo, il porto napoletano registrerà quest'anno la maggior perdita percentuale di passeggeri e di navi

(-23,4%), seguito dal -11,4% di Venezia (che però vale, in numero di navi e passeggeri perduti, di più come valore assoluto). Come appare chiaro dalla tabella qui a fianco, la perdita in valore assoluto più importante riguarda Civitavecchia (2,2 milioni di passeggeri) anche se in percentuale siamo solo al -5,9%.

(segue in ultima pagina)

	Previsioni 2017		Valori 2016		Var. % 2017/2016	
	Passeggeri mov.	Tocche nave	Passeggeri mov.	Tocche nave	Passeggeri mov.	Tocche nave
primi porti crocieristici italiani						
Civitavecchia	2.202.000	752	2.339.676	833	-5,9%	-9,7%
Venezia	1.422.000	473	1.605.660	529	-11,4%	-10,6%
Napoli	1.000.000	400	1.306.151	493	-23,4%	-18,9%
Ginevra	950.000	209	1.017.368	249	-6,6%	-16,1%
Savona	940.000	185	910.244	213	3,3%	-13,1%
Livorno	698.540	354	807.935	403	-13,5%	-12,2%
La Spezia	500.000	150	499.248	144	0,2%	4,2%
Palermo	450.000	150	510.078	174	-11,8%	-13,8%
Cagliari	448.908	173	258.066	108	74,0%	60,2%
Bari	400.000	134	400.875	145	stabile	-7,6%
altri porti crocieristici						
Monza	387.005	140	367.269	200	4,0%	-26,0%
Olbia e Porto Torres*	220.000	110	207.816	117	3,9%	-6,0%
Trieste	n.d.	55	145.991	61	n.d.	-9,8%
Brindisi	105.800	40	5.270	14	1.907,6%	185,7%
Salerno	95.000	50	111.395	77	-14,7%	-33,1%
Catania	85.998	33	99.825	69	-13,9%	-23,2%
Trapani	55.000	27	81.110	105	-32,7%	-33,7%
Ancona	54.900	31	54.901	34	stabile	-8,8%
Ravenna	50.000	49	43.613	44	9,6%	11,6%
Savona	n.d.	89	52.315	102	n.d.	-12,7%
Portofino	44.962	88	19.894	57	126,0%	54,4%
Portofino	n.d.	95	42.732	118	n.d.	-19,5%
Amalfi	35.000	70	30.179	69	16,0%	1,4%
Giardini Marini	33.000	85	44.072	116	-25,1%	-26,7%
altri 21 porti	n.d.	521	119.582	506	n.d.	-4,9%
TOTALE ITALIA	10,3 milioni	4.500	11,1 milioni	4.980	-7,1%	-9,6%

Fonte: Risposte Turismo (2017), Speciale Crociere. Nota: ad aver fornito le stime sono porti che complessivamente nel 2016 hanno concentrato il 99,8% del traffico crocieristico (ed il 97,4% delle tocche nave). Altre note: (*)dato aggregato per Olbia e Porto Torres comunicato a settembre 2016 e già utilizzato in Italian Cruise Watch 2016.

Genova-La Spezia-Livorno-Salerno

Quattro porti italiani nella rete The Alliance

Amburgo. 240 navi a coprire 31 servizi marittimi in tutto il mondo. È la nuova offerta di The Alliance che partirà dal mese prossimo con le dovute autorizzazioni antitrust e giuridiche delle autorità continentali. Il consorzio armatoriale tra la tedesca Hapag Lloyd, la taiwanese Yang Ming e le giapponesi K Line, Mol ed Nylk ha reso pubblica oggi una rete fatta da più di 75 porti, di cui 24 in Asia, 20 negli Stati Uniti e Canada, 6 in Nord Europa, 13 nel Mediterraneo, 6 in Medio Oriente e sei in America Centrale.

Otto servizi in Asia-Europa (di cui tre mediterranei), uno verso il Medio Oriente, sedici nel Pacifico e sei nel Nord Europa.

I porti italiani coinvolti direttamente sono due: Genova e La Spezia. Livorno e Salerno saranno servite via feeder.

“Una copertura ampia, una pietra miliare che migliorerà in modo significativo l'offerta dei servizi ai caricatori sulle rotte commerciali est ovest con navi moderne ed efficienti”, hanno commentato i cinque armatori.

Asia e Nord Europa

FE 1: Kobe - Nagoya - Shimizu - Tokyo - Singapore - Jeddah - Rotterdam - Amburgo - Southampton - Le Havre - Singapore - Kobe.

FE 2: Xingang - Dalian - Qingdao - Shanghai - Ningbo - Hong Kong - Yantian - Singapore - Tangeri - Southampton - Amburgo - Rotterdam - Le Havre - Tangeri - Jebel Ali - Hong Kong - Qingdao - Xingang.

FE 3: Hong Kong - Xiamen - Kaohsiung - Yantian - Rotterdam - Amburgo - Anversa - London Gateway - Pireo - Singapore - Hong Kong.

FE 4: Pusan - Ningbo - Shanghai - Rotterdam - Amburgo - Anversa - Southampton - Shekou - Yantian - Pusan.

FE 5: Laem Chabang - Cai Mep - Singapore - Colombo - Rotterdam - Amburgo - Anversa - London Gateway - Jeddah - Colombo - Singapore - Laem Chabang.

Asia e il Mediterraneo

MD 1: Qingdao - Shanghai - Ningbo - Yantian - Singapore - Damietta - Barcellona - Valencia - Fos - Genova - Danubio - Singapore - Shekou - Qingdao.

MD 2: Pusan - Ningbo - Shanghai - Kaohsiung - Yantian - Singapore - Jeddah - Genova - La Spezia - Barcellona - Valencia - Singapore - Hong Kong - Pusan.

MD 3: Pusan - Shanghai - Ningbo - Yantian - Singapore - Jeddah - Ashdod - Pireo - Istanbul (Ambarli) - Smirne/Altin - Mersin - Jeddah - Singapore - Kaohsiung - Pusan.

Trans Pacific - West Coast

PN 1: Qingdao - Shanghai - Nagoya - Tokyo - Tacoma - Vancouver - Tokyo - Nagoya - Kobe - Qingdao.

PN 2: Singapore - Laem Chabang - Cai Mep - Kaohsiung in ultima pagina

Quattro porti

slung - Yantian - Tacoma - Vancouver - Tokyo - Kobe - Kaohsiung - Singapore.

PN 3: Hong Kong - Yantian - Ningbo - Shanghai - Pusan - Vancouver - Seattle - Pusan - Hong Kong.

PS 1: Kobe - Nagoya - Tokyo - Sendai - Los Angeles/Long Beach - Oakland - Tokyo - Nagoya - Kobe.

PS 2: Kobe - Nagoya - Shimizu - Tokyo - Los Angeles/Long Beach - Oakland - Tokyo - Kobe.

PS 3: Singapore - Laem Chabang - Cai Mep - Hong Kong - Los Angeles/Long Beach - Oakland - Tokyo - Hong Kong - Singapore.

PS 4: Hong Kong - Yantian - Kaohsiung - Keelung - Los Angeles/Long Beach.

Trans Atlantic

AL 1: Bremerhaven - Anversa - London Gateway - Norfolk - Philadelphia - New York - Halifax - Bremerhaven.

AL 2: London Gateway - Le Havre - Rotterdam - Bremerhaven - New York - Charleston - London Gateway.

AL 3: Anversa - Bremerhaven - Southampton - Charleston - Savannah - Port Everglades - Houston - Savannah - Norfolk - Anversa.

AL 4: Southampton - Anversa - Bremerhaven - Le Havre - Veracruz - Altamira - Houston - New Orleans - Mobile - Southampton.

AL 5: Southampton - Rotterdam - Amburgo - Anversa - Le Havre - Savannah - Cartagena - Los Angeles/Long Beach - Oakland - Seattle/Tacoma - Vancouver - Oakland - Los Angeles/Long Beach - Balboa - Cartagena - Caucedo - Savannah - Southampton.

AL 6: Salerno - Livorno - La Spezia - Genova - Fos - Halifax - New York - Norfolk - Savannah - Salerno.

AL 7: Barcellona - Tarragona - Valencia - Algeciras - Halifax - New York - Norfolk - Savannah - Valencia - Tarragona - Barcellona.



AUTHORITY/1

Calata Bengasi, conclusi i lavori



■ ■ **L'Authority** annuncia che si sono conclusi i lavori alla calata Bengasi, nel cuore del polo dei rotabili: la società Somit di Chioggia ha demolito il vecchio muro di contenimento della banchina, dragando i fondali e portandoli a meno 10,5 metri. L'antico zoccolo di cemento armato limitava la profondità dell'accosto.

Cma Cgm, 325 milioni di perdite nel 2016

Marsiglia - Cma Cgm ha riportato una perdita netta di 325 milioni nel corso del 2016, ma nell'ultimo trimestre dello scorso anno ha riportato un risultato positivo grazie alla ripresa del settore contenitori. Nel 2015 il risultato era stato positivo per 567 milioni di dollari, senza contare lo sforzo per l'acquisizione di Nol costata 2,4 miliardi di dollari. Una ulteriore ripresa però dovrebbe arrivare nel 2017, almeno secondo i vertici della linea francese.

Nell'ultimo trimestre del 2016 Cma Cgm ha ottenuto profitti per 45 milioni di dollari, mentre nel 2015 c'erano state perdite per 46 milioni di dollari. Le entrate sono aumentate del 28% grazie alla ripresa delle rate di nolo. Il 2016 è stato un anno molto difficile per le compagnie del settore contenitori. Maersk Line ha riportato 384 milioni di dollari di perdite, mentre nel 2015 erano stati registrati 1,3 miliardi di dollari di profitti. I volumi registrati da Cma Cgm sono saliti del 20% a 15,6 milioni di teu. Le entrate per teu sono aumentate del 2,9% tra il terzo e quarto trimestre dell'anno passato.